

Vorlage der Verwaltung	Fachbereich: Planen, Bauen, Wohnen	Datum: 17.05.2024	Genehmigungsvermerk
Tagesordnungspunkt 2.1	Bezeichnung der Vorlage: Beschluss des Lärmaktionsplanes für die Stadt Wegberg		Datum: 28.05.2024
Vorlage-Nr: VO/0081/24			Bürgermeister: gez. Pape
Zu beraten im:			
Ö/N	Datum	Gremium	
Ö	11.06.2024	Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus (KUVT)	
Ö	02.07.2024	Rat der Stadt Wegberg	

Sachverhalt:

In der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus am 20.02.2024 wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes Wegberg vorgestellt. Auf die Vorlage VO/0012/24 wird verwiesen. Der Fachausschuss nahm diesen Entwurf zur Kenntnis und die Verwaltung wurde beauftragt, auf der Grundlage dieses Entwurfes die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchzuführen.

In der Zeit vom 26.02. bis einschließlich 22.03.2024 fand die frühzeitige Behördenbeteiligung statt. Von den beteiligten Behörden gingen acht Stellungnahmen ein. Bedenken wurden nicht geäußert, lediglich Anregungen und Informationen.

Die erste Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 04.03 bis einschließlich 22.03.2024 durchgeführt. Am 20.03.2024 hat darüber hinaus eine öffentliche Veranstaltung zum Lärmaktionsplan in Rickelrath auf Einladung des dortigen Ortsvereins stattgefunden. An der Veranstaltung nahmen ca. 40 Personen teil. Aus der Öffentlichkeit sind insgesamt 27 Stellungnahmen eingegangen.

In der zweiten Beteiligungsphase vom 15.04. bis zum 03.05.2024 gingen keine weiteren Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein. Von Seiten der Behörden wurden sechs Stellungnahmen eingereicht, die mit den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung gleichlautend waren.

In den Anlagen 7 und 8 zum Lärmaktionsplan (siehe Anlage) sind jeweils die Anregungen aus den beiden Phasen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengestellt. Die daraus resultierenden Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre sind im Kapitel 5.3 des Lärmaktionsplanes wiedergegeben.

Bei Fragen steht Frau Schweer vom beauftragten Büro BKL aus Aachen in der Fachausschusssitzung zur Verfügung.

Als nächster Schritt ist nun der Beschluss zum Lärmaktionsplan erforderlich. Nach Bekanntmachung dieses Beschlusses tritt der Lärmaktionsplan in Kraft. Im

Anschluss wird dann der Lärmaktionsplan über den Kreis Heinsberg an die EU bis zur geforderten Frist (18.07.2024) weitergeleitet.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus empfiehlt dem Rat der Stadt, den Lärmaktionsplan zu beschließen.

Der Bürgermeister wird beauftragt, diesen Beschluss öffentlich bekannt zu machen.

Mit dieser Bekanntmachung tritt der Lärmaktionsplan Wegberg in Kraft.

Grundlage für diesen Beschluss ist der § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

Kosten und Finanzierung:

Durch diesen Beschluss entstehen keine Kosten.

Alternativen:

Keine Vorschläge der Verwaltung.

Anlage/n:

Lärmaktionsplan Wegberg

Unterschrift d. federführenden Fachbereichleiters/Dezernenten		Gegenzeichnung d. beteiligten Fachbereichsleiter/Dezernenten	
gez. Schroeders	FB 301	Gez. Karneth	Erste Beigeordnete
gez. Bieker	FBL FB 301		



Lärmaktionsplan

Stand 13.05.2024

BKI mbH

Jülicher Straße 318-320, 52070 Aachen

Geschäftsführung: Bauass. Dipl.-Ing. Friederike Schweer

Prokura: Dipl.-Ing. Natalie Thiedig

Handelsregister Aachen HRB 12760 **ID-Nr.:** DE 165410978

Steuernummer: 201 / 5948 / 3295

Peutz Consult GmbH

Kolberger Straße 19, 40599 Düsseldorf

Geschäftsführung:

Dr. ir. Martijn Vercammen, ir. Ferry Koopmans, ing. David de Boer

Handelsregister Düsseldorf HRB 22586 **ID-Nr.:** DE 119424700

Steuernummer: 106/5721/1489

Inhaltsverzeichnis

1	Situation und Aufgabenstellung	1
2	Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien	2
3	Allgemeine Angaben	5
3.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	5
3.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	5
3.3	Rechtlicher Hintergrund	8
3.4	Geltende Lärmgrenzwerte	9
4	Bewertung der Ist-Situation	12
4.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	12
4.1.1	Ergebnisse der Lärmkartierung	12
4.1.2	Strategische Lärmkarten	12
4.1.3	Betroffenheitsstatistiken	13
4.1.4	Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	15
4.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	16
4.3	Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	16
5	Maßnahmenplanung	18
5.1	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen	18
5.2	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	21
5.2.1	Geschwindigkeitsanzeige Rath-Anhoven	21
5.2.2	Verbesserung der Verkehrssituation auf der B 57 in Rath-Anhoven	22
5.2.3	Temporeduzierung für die Ortsdurchfahrt Rickelrath	23
5.3	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre	23
5.4	Langfristige Strategien zum Schutz gegen Umgebungslärm	25
5.5	Schutz ruhiger Gebiete	26
5.6	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	26
6	Mitwirkung der Öffentlichkeit	27
6.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	27

6.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	27
6.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben	27
6.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	27
6.5	Dokumentation	27
7	Finanzielle Informationen	28
	Anlagenverzeichnis	31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1:	Rechtsgrundlagen, Normen, Richtlinien	2
Tabelle 3.1:	Auflistung der kartierten Hauptverkehrsstraßen	7
Tabelle 3.2:	Übersicht über nationale Immissionsgrenz-, Auslöse- und Immissionsrichtwerte	10
Tabelle 3.3:	Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 [19]	11
Tabelle 4.1:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete	12
Tabelle 4.2:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{den}	13
Tabelle 4.3:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{night}	13
Tabelle 4.4:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude	13
Tabelle 4.5:	L 3 - Ortsdurchfahrt Rickelrath, Anlage 3.1 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	14
Tabelle 4.6:	L 3 - Berg bis Balkhoven, Anlage 3.2 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	14
Tabelle 4.7:	L 127 - Morshoven, Anlage 3.3 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	14
Tabelle 4.8:	L 127 - Kipshoven, Anlage 3.4 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	15
Tabelle 4.9:	B 57 - nördlicher Ortsausgang Rath-Anhoven bis Im Mehlbusch, Anlage 3.5 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	15
Tabelle 4.10:	B 57 - südlicher Ortseingang Rath-Anhoven bis Grambuscher Straße, Anlage 3.6 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	15
Tabelle 4.11:	Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen	16
Tabelle 5.1:	Mögliche Maßnahmen an der Quelle	18
Tabelle 5.2:	Mögliche Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg	19
Tabelle 5.3:	Mögliche Maßnahmen durch städtebauliche Planung	19
Tabelle 5.4:	Mögliche Maßnahmen durch Änderung der Infrastruktur	19
Tabelle 5.5:	Mögliche Maßnahmen durch bürgerschaftlichen Dialog	19
Tabelle 5.6:	Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr	20
Tabelle 5.7:	Geplante Maßnahmen	23
Tabelle 7.1:	Angaben zu den Kosten der Maßnahmen (Tabelle 5.7)	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1: Stadtgebiet Wegberg (Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte NRW, -
Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 – [http://www.govdate.de/dl-
de/zero-2-0](http://www.govdate.de/dl-de/zero-2-0)) 6

Abbildung 4.1: Auszug aus Anlage 3.1: Das Gebäude in Bildmitte wird sowohl dem Bereich
hellgrün (55 - 59 dB(A)) als auch dem Bereich orange (60 - 64 dB(A)) und dem
Bereich rot (65 - 69 dB(A)) zugeordnet. 14

1 Situation und Aufgabenstellung

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EG-Richtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Lärmaktionsplanung basiert dabei auf einer Lärmkartierung, in der in der ersten Stufe außerhalb von Ballungsräumen die Schallimmissionen von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr ermittelt wurden. Ab der zweiten Stufe sind Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen.

Die Lärmkartierung ist ab dem Jahr 2007 alle 5 Jahre erneut durchzuführen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Lärmkartierung ist auch die Lärmaktionsplanung fortzuführen.

Die bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurden noch auf Basis von vorläufigen Berechnungs- und Bewertungsrichtlinien durchgeführt, die teilweise angelehnt an nationale Vorschriften waren. Mittlerweile gibt es endgültige europäische Fassungen aller Berechnungs- und Bewertungsrichtlinien, die über eine aktualisierte 34. BImSchV im Jahre 2022 in deutsches Recht eingeführt wurden.

Diese Richtlinien unterscheiden sich in Ansätzen und Verfahren deutlich von den bisherigen vorläufigen Richtlinien, so dass eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung nicht mehr gegeben ist.

In Folge eines Schreibens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW wurde die Stadt Wegberg durch die Untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Heinsberg aufgefordert, nun in der Bearbeitungsstufe 4 einen Lärmaktionsplan bis zum 18.07.2024 zu erstellen und durch den Rat der Stadt Wegberg zu beschliessen.

Im Nachfolgenden werden die Ergebnisse der Lärmkartierung auf Grundlage der Berechnungen durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) dokumentiert und erläutert. Die Ergebnisse und Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden zusammengefasst und für die erforderliche Berichtserstattung durch die Stadt Wegberg aufbereitet.

2 Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien

Tabelle 2.1: Rechtsgrundlagen, Normen, Richtlinien

Titel	Beschreibung / Bemerkung	Kat.	Datum
[1] EG-RL 2002/49/EG	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm	RIL	25.06.2002
[2] EG-RL 2020/367	Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden und Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm	RIL	04.03.2020
[3] BImSchG Bundes- Immissionsschutzgesetz	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge	G	Aktuelle Fassung
[4] 34. BImSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)	V	28.05.2021
[5] BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)	RIL	05.10.2021
[6] BUB-D	Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)	RIL	05.10.2021

Titel	Beschreibung / Bemerkung	Kat.	Datum
[7] BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm	RIL	05.10.2021
[8] BAnz AT 02.12.2021 B6	Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	V	02.12.2021
[9] BAnz AT 18.05.2022 B3	Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	V	18.05.2022
[10] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung	LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung	Lit	27.01.2022
[11] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung	LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung	Lit	19.09.2022
[12] UBA Texte 84/2021	Vergleichsrechnungen für die EU-Umgebungslärmrichtlinie, Umweltbundesamt	Lit	Mai 2021
[13] UBA Texte 196/202	Umgebungslärmrichtlinie: Verfahren zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten, Umweltbundesamt	Lit	November 2020
[14] UBA Texte 197/202	Umgebungslärmrichtlinie: Verfahren zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten - Modellstadt, Umweltbundesamt	Lit	November 2020
[15] Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen	Umweltbundesamt	Lit	Juli 2023

Titel	Beschreibung / Bemerkung	Kat.	Datum
[16] 16. BImSchV 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung	Bundesgesetzblatt Nr. 27/1990, ausgegeben zu Bonn am 20. Juni 1990	V	12.06.1990 geändert am 04.11.2020
[17] Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm	V	23.11.2007
[18] TA Lärm Sechste AVwV zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm	Gemeinsames Ministerialblatt Nr. 26, herausgegeben vom Bundesministerium des Inneren vom 28.09.1998	VV	26.08.1998, zuletzt geändert am 01.06.2017
[19] DIN 18 005, Teil 1	Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung	N	Juli 2002
[20] Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV	download aus dem kommunalen Downloadbereich von https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/	P	31.10.2023

Kategorien:

G: Gesetz
V: Verordnung
VV: Verwaltungsvorschrift
RdErl.: Runderlass

N: Norm
RIL: Richtlinie
Lit: Buch, Aufsatz, Berichtigung
P: Planunterlagen / Betriebsangaben

3 Allgemeine Angaben

3.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Wegberg
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05370040
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Wegberg
Anschrift:	Rathausplatz 25 41844 Wegberg
Telefon:	02434 83-0
Email:	posteingang@stadt.wegberg.de
Internetadresse der Gemeinde:	www.wegberg.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn, <http://www.eba.bund.de>

3.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Wegberg ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Heinsberg und grenzt direkt an die Niederlande sowie an die umliegenden Kommunen Niederkrüchten, Schwalmtal, Mönchengladbach, Erkelenz und Wassenberg. Das Stadtgebiet umfasst 40 kleinere und größere Ortschaften. Eine Übersicht des Stadtgebietes zeigt die nachfolgende Abbildung 3.1.

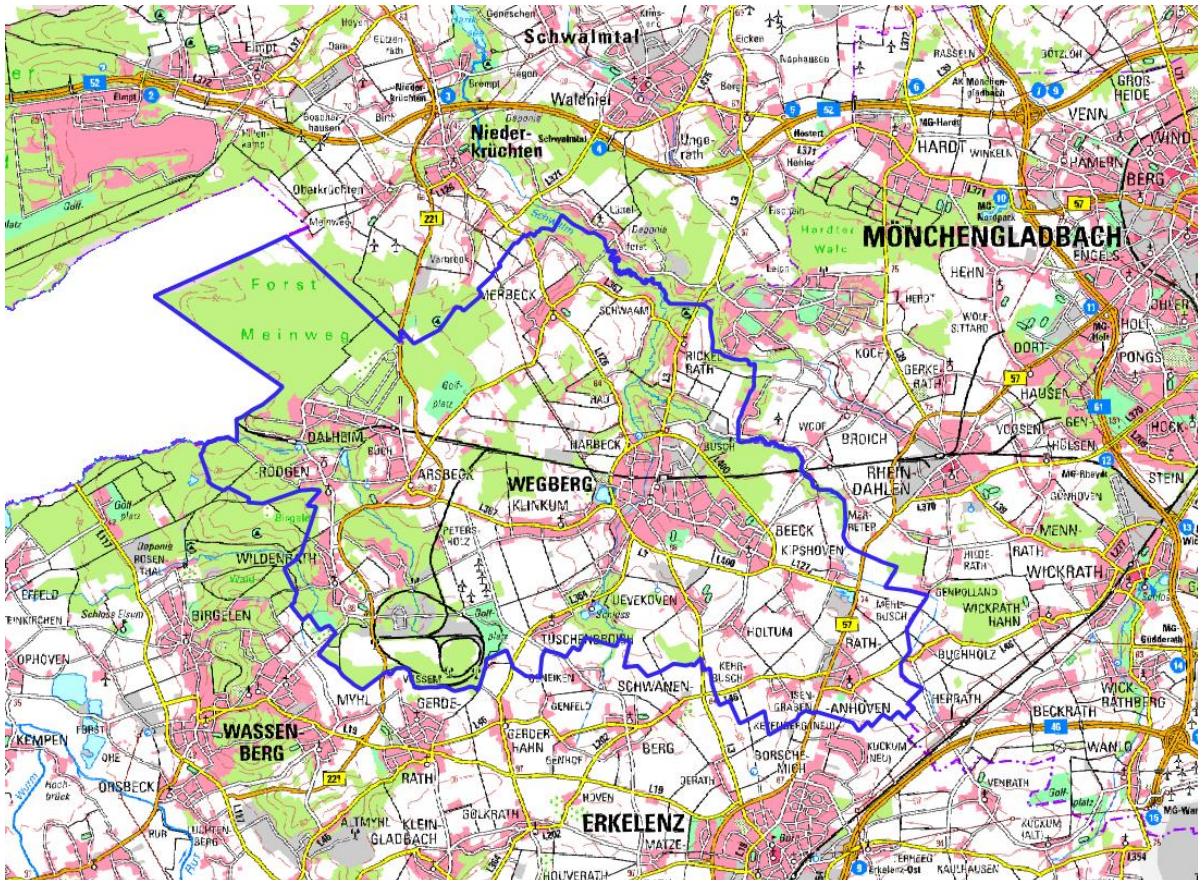


Abbildung 3.1: Stadtgebiet Wegberg
(Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte NRW, - Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 – <http://www.govdate.de/dl-de/zero-2-0>)

Ballungsraum:

Gemäß § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum als Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern je Quadratkilometer definiert.

Die Stadt Wegberg liegt mit 28.074 Einwohnern bei einer Fläche von 84,34 km² (Quelle: Wikipedia, Stand: 31.12.2022) deutlich unter diesen Werten und gilt demnach nicht als Ballungsraum.

Hauptverkehrsstraßen:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Hauptverkehrsstraßen als Bundesstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr definiert.

Im Stadtgebiet von Wegberg sind dies die in der folgenden Tabelle 3.1 mit Angabe des täglichen und jährlichen Verkehrsaufkommens aufgeführten Straßen und Abschnitte.

Die Grenzen der relevanten Straßenabschnitte ergeben sich aus der den Untersuchungen zugrunde liegenden Verkehrsbelastungszahlen. Daraus ergibt sich beispielsweise bei der Ortsdurchfahrt Rickelrath, dass von Süden kommend der Betrachtungsbereich an dem Knotenpunkt Schwaamer Straße endet. Hier teilt sich der Verkehr auf in die nördlich weiterführende L 3 und die Schwaamer Straße. Während vor dem Knotenpunkt das Verkehrsaufkommen mit 9.713 Kfz/d (rechnerisch 3.545.245 Kfz/Jahr) höher als

3 Mio. Kfz / Jahr liegt, beträgt der DTV für die weiterführende L 3 nur noch 6.254 Kfz/d (rechnerisch 2.279.425 Kfz/Jahr) und liegt damit unterhalb des Betrachtungswertes. Die Zahlen sind vom Land NRW veröffentlicht unter <https://www.nwsib-online.nrw.de/> als Verkehrsdaten 2019 (Hochrechnung). In dem Portal liegen auch Zählwerte aus dem Jahr 2021 vor, die wegen der Corona-Beschränkungen in dem Zeitraum jedoch unterhalb der für 2019 angegebenen Werte liegen und deshalb nicht angesetzt werden.

Die Stadt Wegberg ist kein Ballungsraum im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie. Der Lärmaktionsplan für den Straßenverkehr bezieht sich daher ausschließlich auf Hauptverkehrsstraßen. Grundlage sind die Daten, die das LANUV auf seinem Portal zur Verfügung stellt. Ballungsräume haben dagegen die Möglichkeit, eigene Kartierungen vorzunehmen und zu berücksichtigen. Aus diesem Grund kann es an den Stadtgebietsgrenzen zu einem Ballungsraum (wie z. B. Mönchengladbach) dazu kommen, dass Straßen im Ballungsraum kartiert und berücksichtigt werden, die in der angrenzenden Kommune unberücksichtigt bleiben.

Tabelle 3.1: Auflistung der kartierten Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnitt	Verkehrsaufkommen	
		pro Tag (DTV) Kfz/24h	pro Jahr Kfz/a
B 57	Stadtgrenze Nord – L 127 Am Alten Schlagbaum	18.424	6.724.760
	L 127 Am Alten Schlagbaum – L 46 Grambuscher Straße	13.650	4.982.250
	L 46 Grambuscher Straße – Stadtgrenze Süd	12.891	4.705.215
L 3	L 367 Schwaamer Straße – L 400 Grenzlandring	9.713	3.545.245
L 127	L 400 Grenzlandring – B 57 Gladbacher Straße	9.991	3.646.715

Haupteisenbahnstrecken:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Haupteisenbahnstrecken als Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert.

Im Stadtgebiet von Wegberg sind keine Eisenbahnstrecken mit einem solchen Verkehrsaufkommen vorhanden.

Großflughäfen:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Großflughäfen als Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen (Summe aus Starts und Landungen, ausgenommen ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen) pro Jahr definiert.

Die Stadt Wegberg liegt nicht im Einflussbereich eines Großflughafens.

Andere Lärmquellen:

Als weitere Lärmquellen sind gemäß § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV nur in Ballungsräumen Industrie- und Gewerbegebiete, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr zu kartieren.

Die Stadt Wegberg stellt keinen Ballungsraum dar, so dass keine anderen Lärmquellen zu berücksichtigen sind.

3.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a - f BImSchG.

EU-Recht (Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG)

Zum Schutz der Bevölkerung vor einer zunehmenden Belastung durch Lärm hat das Europäische Parlament am 25. Juni 2002 die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – kurz Umgebungslärmrichtlinie – beschlossen.

Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärmminderung".

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Neben der Eindämmung des Umgebungslärms in hoch belasteten Gebieten soll eine Zunahme des Lärms in ruhigen Gebieten von vornherein unterbunden werden.

Nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedstaat Portugal vom 31. März 2022 müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und unabhängig davon, ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten (z.B. betroffene Bevölkerung) gibt. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Umsetzung in nationales Recht (BImSchG § 47 a-f)

Die Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie werden in Deutschland durch die §§ 47a ff. BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Sie sind grundsätzlich für die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne maßgeblich.

Die Lärmaktionsplanung ist ausführlich in § 47d BImSchG geregelt.

Nach § 47d Absatz 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47d Absatz 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG (konkretisiert durch die 34. BImSchV) erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne haben und ermöglichen dadurch eine gesamtplanerische Problemlösung und -vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden.

Die Erarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen soll unter Mitwirkung der Öffentlichkeit stattfinden. In der Richtlinie der EU „(..) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (RICHTLINIE 2002/49 – Umgebungslärmrichtlinie) heißt es dazu in Artikel 8, Absatz (7):

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“

3.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. In der folgenden Tabelle 3.2 ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Tabelle 3.2: Übersicht über nationale Immissionsgrenz-, Auslöse- und Immissionsrichtwerte

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen und Schienenverkehrs wegen (Lärmvorsorge) gemäß 16. BImSchV [16] Tag/Nacht dB(A)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes Tag/Nacht dB(A)	Richtwerte für straßenverkehrs- echtliche Lärmschutzmaß- nahmen gemäß Lärmschutz- Richtlinien-StV [17] Tag/Nacht dB(A)	Richtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen gemäß TA Lärm [18] Tag/Nacht dB(A)
Krankenhäuser und Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (Krankenhäuser)
reine (WR) und allgemeine (WA) Wohngebiete	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-, Kern- und Mischgebiete	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbane Gebiete	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiete	69/59	72/62	75/65	65/50

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen, die in der folgenden Tabelle 3.3 aufgeführt sind.

Tabelle 3.3: Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 [19]

Geltungsbereich	Orientierungswert	
	Tag dB(A)	Nacht* dB(A)
reine Wohngebiet, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

* bei zwei angegebenen Werten gilt der höhere Wert für öffentlichen Verkehrslärm, der niedrigere Wert für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe

Die offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldeten Grenzwerte sind über folgenden link erreichbar:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

4 Bewertung der Ist-Situation

4.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

4.1.1 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen in Nordrhein-Westfalen wurden durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind über das Umgebungslärmportal des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unter

<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

abrufbar.

Der Mittelungspegel von Verkehrsräuschen wird getrennt für Tag, Abend und Nacht berechnet:

- L_{day} für die Zeit von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr
- $L_{evening}$ für die Zeit von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr
- L_{night} für die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr

Der Tag-Abend-Nacht-Index (day-evening-night) L_{den} ergibt sich daraus zu:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

Die Darstellung und Beurteilung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt auf Grundlage der ermittelten Lärmindizes L_{den} und L_{night} .

4.1.2 Strategische Lärmkarten

Die Berechnungen zur Lärmkartierung erfolgten in einem 10 x 10 m-Raster zur Visualisierung in strategischen Lärmkarten und zur Ermittlung der lärmbelasteten Flächen.

Die Lärmkarten für den Bereich der Stadt Wegberg sind in Anlage 1 für den L_{den} und in Anlage 2 für den L_{night} aufbereitet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Angaben über die Flächen der lärmbelasteten Gebiete dargestellt.

Tabelle 4.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

L_{den} in dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Fläche in km ² :	1,47	0,42	0,01

4.1.3 Betroffenheitsstatistiken

Für die Ermittlung der betroffenen Einwohner und Gebäude wurden Immissionsberechnungen als Einzelpunktberechnungen mit gemäß den Vorgaben zur Zuweisung von Empfangspunkten zu Gebäudefassaden in Kapitel 4 der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) [7] durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Berechnungen liegen den Auswertungen der belasteten Einwohner und Gebäude (s. Tabelle 4.2, Tabelle 4.3 und Tabelle 4.4) zugrunde.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen, über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten, dargestellt:

Tabelle 4.2: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74	ab 75
Anzahl Personen:	193	158	131	28	0

Tabelle 4.3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{night}

L_{night} in dB(A):	50 bis 54	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	ab 70
Anzahl Personen:	160	137	26	0	0

Tabelle 4.4: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

L_{den} in dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Anzahl Wohnungen:	241	75	0
Anzahl Schulgebäude:	0	0	0
Anzahl Krankenhausgebäude:	0	0	0

Die zitierten Zahlen sind Schätzungen, die das LANUV vornimmt und veröffentlicht. Die Schätzungen nimmt das LANUV für das gesamte Stadtgebiet zusammengefasst vor. Die tatsächliche Betroffenheit Einzelner kann daraus nicht abgeleitet werden.

Um für die einzelnen untersuchten Bereiche die jeweilige Betroffenheit abschätzen zu können, wurden die Wohngebäude bzw. Wohngebäudeteile gezählt, für die in den untersuchten Bereichen ein L_{den} von mehr als 55 dB(A) ermittelt wurde. Bei der Zählung wurden Wohngebäude, die mehreren Bereichen zugeordnet wurden, in jedem Bereich mitgezählt:



Abbildung 4.1: Auszug aus Anlage 3.1: Das Gebäude in Bildmitte wird sowohl dem Bereich hellgrün (55 - 59 dB(A)) als auch dem Bereich orange (60 - 64 dB(A)) und dem Bereich rot (65 - 69 dB(A)) zugeordnet.

Bezogen auf die in den Anlagen 3.1 bis 3.6 dargestellten Ausschnitte ergeben sich die folgenden Betroffenheiten:

Tabelle 4.5: L 3 - Ortsdurchfahrt Rickelrath, Anlage 3.1
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	22	29	36	11

Tabelle 4.6: L 3 - Berg bis Balkhoven, Anlage 3.2
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	14	5	5	3

Tabelle 4.7: L 127 - Morshoven, Anlage 3.3
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	15	5	7	-

*Tabelle 4.8: L 127 - Kipshoven, Anlage 3.4
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}*

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	7	7	3	-

*Tabelle 4.9: B 57 - nördlicher Ortsausgang Rath-Anhoven bis Im Mehlbusch, Anlage 3.5
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}*

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	17	11	3	2

*Tabelle 4.10: B 57 - südlicher Ortseingang Rath-Anhoven bis Grambuscher Straße, Anlage 3.6
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}*

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	19	12	20	5

4.1.4 Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen

Zusätzlich zu den Betroffenen in Pegelklassen sind gemäß Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie statistische Angaben zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erforderlich. Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

Die auf Grundlage der vorliegenden Pegel und Betroffenenzahlen resultierenden geschätzten Fallzahlen sind in der folgenden Tabelle 4.11 aufgeführt.

Es handelt sich bei den in der Tabelle aufgeführten Zahlen um statistische Schätzungen, die keine Aussage über die tatsächliche Anzahl realer Fälle macht.

Tabelle 4.11: Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

gesundheitsschädliche Auswirkung	geschätzte Zahl der Fälle
starke Belästigung (high annoyance, HA)	91
starke Schlafstörung (high sleep disturbance, HSD)	20
ischämische Herzkrankheiten (ischaemic heart disease, IHD)	0

4.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Gemäß den geschätzten Zahlen der Betroffenheitsstatistik sind insgesamt 510 Personen von Lärmpegeln L_{den} ab 55 dB(A) und 323 Personen von Lärmpegeln L_{night} ab 50 dB(A) betroffen. Bei einer Einwohnerzahl von 28.074 Einwohnern (Quelle: Wikipedia, Stand 31.12.2022) entspricht dies beim L_{den} 1,8 % und beim L_{night} 1,2 % der Einwohner Wegbergs.

Von höheren Lärmpegeln L_{den} ab 65 dB(A) sind insgesamt 159 Personen, Lärmpegeln L_{night} ab 55 dB(A) 163 Personen betroffen. Dies entspricht Anteilen von jeweils 0,6 % der Einwohner Wegbergs.

Lärmbelastete Schulen oder Krankenhausgebäude mit L_{den} ab 55 dB(A) oder L_{night} ab 50 dB(A) sind in Wegberg nicht vorhanden.

Die verhältnismäßig niedrige (geschätzte) Anzahl der Betroffenen hat für den / die tatsächlich Betroffene/n keine Bedeutung, denn wer unter Lärm leidet, leidet nicht weniger, weil im gesamten Stadtgebiet nur wenige Betroffene ausgemacht werden. Deshalb soll an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen werden, dass der vorliegende Lärmaktionsplan die Verpflichtung der Stadt Wegberg aus der europäischen Umgebungslärmrichtlinie erfüllt. Darüber hinaus gehende Untersuchungen oder Überlegungen enthält dieser Lärmaktionsplan nicht.

4.3 Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Für eine gegenüber den Lärmkarten (Anlagen 1 und 2) genauere Verortung der Betroffenheiten wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung alle Gebäude mit den zugehörigen Fassadenpegeln verschnitten und die jeweils höchsten Fassadenpegel den Gebäuden zugeordnet.

Die betroffenen Gebäude mit Pegeln von mindestens 55 dB(A) für den L_{den} und mindestens 50 dB(A) für den L_{night} sind in den Ausschnittsplänen der Anlagen 3 (Darstellung L_{den}) und 4 (Darstellung L_{night}) in 5 dB-Klassen mit der Farbgebung der Lärmkartierung dargestellt.

Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG gibt nur allgemeine Hinweise darauf, wann im Rahmen der Lärmaktionsplanung Lärminderungsmaßnahmen geplant und durchgeführt werden müssen. Sie nennt weder einzuhaltende Lärmgrenzwerte, noch legt sie fest, dass Maßnahmen ab einer bestimmten Anzahl von Lärmbetroffenen ergriffen werden müssen. Es ist vielmehr Aufgabe der für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden, die Lärmsituation im Einzelnen zu bewerten und Kriterien für die Lärmaktionsplanung zu entwickeln. Dabei ist die Höhe der Lärmpegel allein kein hinreichendes Kriterium für die Entscheidung, an welchen Orten die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung notwendig ist. Zu berücksichtigen ist vielmehr auch, wie viele Menschen welchen Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Zur räumlichen Identifikation von Lärmbrennpunkten („Hotspots“) wurde in der vorliegenden Untersuchung in Anlehnung an eine Untersuchung des Umweltbundesamtes [13], [14] sogenannte Hotspotmaß-Lärmkennziffern HSM_LKZ für den L_{den} und den L_{night} ermittelt.

Die Hotspotmaß-Lärmkennziffern HSM_LKZ ergibt sich zu

$$HSM_LKZ = \sum_{i=1}^N n_i(L_i - L_S) + \sum_{k=1}^O n_k(L_k - L_S) + \sum_{l=1}^P n_l(L_l - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl betroffener Einwohner
- L_i : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteiliger Betroffener n_i
- O: Gesamtzahl betroffener Schüler
- L_k : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteilig betroffener Schüler n_k
- P: Gesamtzahl betroffener Krankenhausbetten
- L_l : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteilig betroffener Krankenhausbetten n_l
- L_S : Schwellenwert, $L_S = 65$ dB(A) für den L_{den} , $L_S = 55$ dB(A) für den L_{night}

Schulen sind nur für den L_{den} zu berücksichtigen.

Die Auswertung erfolgte über eine Rasterung von 100 x 100 m für das gesamte Stadtgebiet von Wegberg.

Die Ergebnisse der jeweiligen Hotspotmaß-Lärmkennziffern HSM_LKZ sind für den L_{den} in Anlage 5 und für den L_{night} in Anlage 6 dargestellt. Für die Skalierung wurde die in der Modell-Untersuchung des Umweltbundesamtes [14] genutzte Einteilung und Farbgebung verwendet.

5 Maßnahmenplanung

5.1 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

Im Musterbericht zur Lärmaktionsplanung werden die im Folgenden gelisteten Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt. Bei den angegebenen Maßnahmenarten handelt es sich um eine exemplarische, nicht abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Angaben berücksichtigen die europäischen Vorgaben zur Datenberichterstattung, so dass ggf. auch übergeordnete Maßnahmen aufgeführt sind, die auf Ebene der Gemeinden nicht umgesetzt werden können.

Tabelle 5.1: Mögliche Maßnahmen an der Quelle

Kategorie	Maßnahmenart
Änderung des Emissionspegels	Maßnahmen am Straßenbelag
	Lärmarme Reifen
	Leise Motoren
	Maßnahmen an der Auspuffanlage
	Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten
Zeitliche Beschränkungen	Zeitliche Beschränkungen für Lkw
	Zeitliche Beschränkungen für Pkw
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung
	Kreisverkehre und Kreuzungen
	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
	Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	Stärkung des öffentlichen Verkehrs
	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger
	Intelligente Mobilität
	Veränderung / Reduzierung der Fahrspuren
	Fahrverbote und Umleitungen für Lkw
	Fahrverbote und Umleitungen für Pkw
	Parkraumbewirtschaftung
	City-Maut

Tabelle 5.2: Mögliche Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Kategorie	Maßnahmenart
Lärmschutzwände	Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
	Grüne Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
Schalldämmung an Gebäuden	Schallschutzfenster
	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Tabelle 5.3: Mögliche Maßnahmen durch städtebauliche Planung

Kategorie	Maßnahmenart
Flächennutzungsplanung	Flächennutzungsplanung / Bauleitplanung
	Lärmreduzierung für sensible Gebiete
	Abstandsflächen / Pufferzonen
Lärmschutzbereiche	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten
	Verfügbarkeit von Grünflächen
	Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes

Tabelle 5.4: Mögliche Maßnahmen durch Änderung der Infrastruktur

Kategorie	Maßnahmenart
Neue Infrastruktur	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken
	Neubau von Tunneln
Sperrung von Verkehrsanlagen	Sperrung von Straßen

Tabelle 5.5: Mögliche Maßnahmen durch bürgerschaftlichen Dialog

Kategorie	Maßnahmenart
Kommunikation	Vermittlung von Informationen
	Beschwerdemanagement
Maßnahmen zur Verhaltensänderung	Förderung der lärmarmen Mobilität
	Förderung des öffentlichen Verkehrs

Kategorie	Maßnahmenart
	Förderung von Carsharing
	Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten

Als Hilfestellung für die kommunale Planungspraxis sind in den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung [11] verschiedene verkehrsbezogene Lärmschutzmaßnahmen gegenübergestellt und in Hinblick auf ihre Wirksamkeit bewertet. Dabei wurde Wert darauf gelegt, auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung aufzuzeigen, damit bei einer integrierten Bearbeitung von Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung Synergieeffekte genutzt und konträr wirksame Maßnahmen ausgeschlossen werden können.

Tabelle 5.6: Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr

Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	0	++	gesamtstädtische Wirkung	entspr. der technischen Entwicklung
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	++	0		
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split-Änderungen	0+	0+	gesamtstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	0+	+		
Verkehrslenkung und -umverteilung	+	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	+	+		
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge	0	+	Straßenraum; ggf. Verdrängungseffekte	kurzfristig; bei technischer Weiterentwicklung nachl. Effekte
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge	++	0+		
Reduzierung der Geschwindigkeit	++	0+	Straßenraum; Erhöhung Verkehrssicherheit	kurzfristig
Verbesserung des Verkehrsflusses	+	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation	0+	0+	Straßenraum; ggf. Verbesserung Verkehrsabwicklung	
Lärm mindernder Fahrbahnbelag	++	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig

Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	++	+		
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	+	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Schallschutzwand	++	0+	Straßenraum;	kurz- bis mittelfristig
Bewertung: ++ sehr positive Auswirkungen + positive Auswirkungen 0 weitgehend wirkungsneutral (0+ mit pos. Tendenz, 0- mit neg. Tendenz)				

5.2 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Unter den bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung werden hier drei Beschlüsse aufgeführt, die teilweise zu der Durchführung von Maßnahmen geführt haben, teilweise aber auch zu einer Ablehnung von möglichen Maßnahmen geführt haben.

5.2.1 Geschwindigkeitsanzeige Rath-Anhoven

Mit Beschluss vom 04.02.2020 hat der Ausschuss für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr einem Bürgerantrag auf Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigentafel an der B57 - Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven - stattgegeben. Anlass waren Beschwerden der Anwohner über mangelnde Verkehrssicherheit und Verkehrslärm infolge der Verkehrsbelastung und der häufigen Überschreitung der angeordneten Geschwindigkeit von maximal 50 km/h.

Aus der Beschlussbegründung:

Da die B 57 die immense Verkehrslast von und in Richtung Mönchengladbach zu tragen hat, ist es Aufgabe aller Beteiligten eine sichere und leistungsfähige Verkehrsführung zu schaffen, damit der Verkehrsfluss gewährleistet ist. Vom Ausbauzustand der B 57 her wäre grundsätzlich sogar eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h innerhalb der Ortsdurchfahrt möglich.

Unter Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten hält die Verwaltung den Antrag, eine Geschwindigkeitsanzeigentafel variabel an verschiedenen Stellen der Ortsdurchfahrt aufzustellen für sehr sinnvoll. Vielfache Erfahrungen aus anderen Städten zeigen deutlich, dass auf diese Art eine Sensibilisierung der Fahrzeugführer zu erreichen ist. Um diesen Effekt zu erreichen; sollte eine solche Anzeige allerdings für beide Fahrtrichtungen gleichzeitig, also doppelt, aufgestellt werden. Prävention in Bezug auf Gefahren des Straßenverkehrs gehört zu den Pflichtaufgaben der Straßenverkehrsbehörden. Auch wenn elektronische Geschwindigkeitsanzeigen nicht zu den Verkehrszeichen im Sinne des § 39 der Straßenverkehrsordnung gehören und keine pflichtige Beschaffung darstellen, gelten sie als Mittel zur Selbstkontrolle und Verkehrsberuhigung. Sie dienen damit der Durchsetzung der mit VZ310 angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und können als mobile Anlagen bei Bedarf auf weiteren Straßenabschnitten im Stadtgebiet eingesetzt werden.

Beschluss:

Der Ausschuss für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr beauftragt die Verwaltung, zwei mobile Geschwindigkeitsanzeigetafeln zu beschaffen und zunächst im Bereich der B 57 Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven an geeigneten Stellen aufzustellen

5.2.2 Verbesserung der Verkehrssituation auf der B 57 in Rath-Anhoven

Zur Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus am 01.06.2021 wurde ein Antrag der CDU-Fraktion aus Anlass einer Eingabe des Dorfausschusses Rath-Anhoven behandelt und zur Kenntnis genommen. Ziel des Antrages war die Aufnahme von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW durch die Stadtverwaltung.

Bei diesem Antrag ging es um Möglichkeiten, die Belastungen infolge des starken Verkehrsaufkommens auf der B 57 in der Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven zu verringern. Dazu hatten vor Antragstellung bereits Gespräche mit dem Dorfausschuss, dem Landesbetrieb Straßen NRW, der Kreispolizeibehörde Heinsberg und der örtlichen Straßenverkehrsbehörde stattgefunden. Im Ergebnis wurden mehrere Maßnahmen umgesetzt bzw. geplant, von denen einige das Thema Lärm betreffen.

Maßnahmen (aus dem Sachverhalt der Ausschussvorlage):

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

Diese Maßnahme muss durch den Landesbetrieb Straßen NRW veranlasst werden. Die Kreispolizeibehörde sieht auf der Grundlage der Unfallstatistik und der Verkehrsmessungen keine Veranlassung zu der Geschwindigkeitsreduzierung.

- Anbringung von Piktogrammen

Zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem Rheinweg, der Rather Straße sowie der Johannes-Pellen-Straße wurden Piktogramme aufgebracht.

- Reduzierung der LKW-Durchfahrten

Veränderung der Beschilderung am Kreisverkehr in Richtung Rather Straße, um das LKW-Verbot kenntlicher zu machen. Hierzu wurde ein größeres Verkehrszeichen bestellt und die Anbringung angeordnet.

Darüber hinaus fanden Gespräche des Fachbereichs Umwelt, Verkehr und Abwasser mit dem Landesbetrieb Straßen NRW statt, um eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 57 zu erreichen. Ziel war eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B57 ab dem Kreisverkehr, entlang dem Baugebiet Gaskessel bis zur Kreuzung Heyer sowie die Versetzung des Ortsschildes.

Der Landesbetrieb Straßen NRW teilte dazu folgendes mit:

Die B57 ist, in dem dargestellten Bereich, eine anbaufreie Bundesstraße mit entsprechender Verkehrsbedeutung. Aus verkehrlicher Sicht besteht derzeit keine Veranlassung, an der bestehenden Beschilderung etwas zu ändern.

Mit der Entstehung der Siedlung "Am Gaskessel" wurde, wie in der Örtlichkeit zu erkennen ist, ein Lärmschutzwall zur B57 hin errichtet. Es wird davon ausgegangen, dass es seinerzeit entsprechende Berechnungen gegeben hat, die im Ergebnis die Aufschüttung dieses Lärmschutzwalls zur Folge hatten.

Sollte nun der Bedarf einer Prüfung hinsichtlich der aktuellen Situation bestehen, so besteht die Möglichkeit, dass Anwohner persönlich einen Antrag an den Landesbetrieb Straßenbau NRW richten, Lärmberechnungen für den Standort der eigenen Immobilie durchführen zu lassen. Diese Prüfung ist Voraussetzung, um gegebenenfalls passiven Lärmschutzbegründen zu können.

Die Stellungnahme wurde dem Dorfausschuss so zur Verfügung gestellt. Die Anwohner des Gebietes Gaskessel sollten daher hierüber Kenntnis haben.

5.2.3 Temporeduzierung für die Ortsdurchfahrt Rickelrath

In seiner Sitzung am 01.06.2021 hat sich der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN gefasst, mit dem die Verwaltung beauftragt werden sollte, für die Ortsdurchfahrt Rickelrath eine Temporeduzierung auf 30 km/h anzuordnen. Diese Anordnung ist ein Geschäft der laufenden Verwaltung, daher unterliegt sie nicht der Entscheidungsbefugnis des Rates bzw. eines Ausschusses.

In der Vorlage zu der o. g. Sitzung befindet sich eine umfangreiche Begründung dafür, dass die Verwaltung als Straßenverkehrsbehörde die Temporeduzierung nicht anordnen würde, sollte ein entsprechender Antrag bei ihr eingehen.

In der Begründung verweist die Verwaltung auf die Regelungen der Straßenverkehrsordnung, der Richtlinien für straßenverkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien - Stv) und auf die Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit (Übermaßverbot) und Feststellungserfordernis nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung StVO.

5.3 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre

In den folgenden Tabellen werden die geplanten Maßnahmen aufgeführt. Sie sind aufgeteilt in allgemeine Maßnahmen und in Maßnahmen, die den untersuchten Straßenabschnitten zugeordnet sind.

Tabelle 5.7: Geplante Maßnahmen

Kategorie / Maßnahmenart	Maßnahme
Änderung des Emissionspegels	
Maßnahmen am Straßenbelag	B 57, L 3 und L 127: Der Landesbetrieb Straßen NRW wird durch die Stadt gebeten, eine Analyse vorzulegen, in welchen Bereichen der B 57, L 3 und L 127 der Einsatz des lärm mindernden Asphalts tatsächlich zu einer Lärminderung führen würde und welche Kosten damit verbunden wären. Der Landesbetrieb soll um eine Stellungnahme gebeten werden, ob er den Einsatz des lärm mindernden Belags im Stadtgebiet Wegberg mittel- bis langfristig plant. Das Ordnungsamt wird prüfen, ob innerörtlich eine entsprechende Anordnung verkehrsrechtlich möglich ist. Für die Straßenabschnitte ausserhalb der Ortsdurchfahrten wird eine entsprechende Anfrage an die Kreisverkehrsbehörde gerichtet.
Zeitliche Beschränkungen	

Kategorie / Maßnahmenart	Maßnahme
Zeitliche Beschränkungen für LKW und/oder PKW	B 57, L 3 und L 127: Das Ordnungsamt wird prüfen, ob innerörtlich zeitlich beschränkte Tempolimits für LKW und PKW oder nur für LKW verkehrsrechtlich möglich ist. Für die Straßenabschnitte ausserhalb der Ortsdurchfahrten wird eine entsprechende Anfrage an die Kreisverkehrsbehörde gerichtet.
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	
Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	B 57, L 3 und L 127: Das Ordnungsamt wird prüfen, ob innerörtlich eine entsprechende Anordnung verkehrsrechtlich möglich ist.
Kreisverkehre und Kreuzungen	L 3: Die Anregung für die Umgestaltung des Knotens L 3 / Schwaamer Straße zu einem Kreisverkehr wird an den Landesbetrieb, mit der Bitte um Stellungnahme, weitergeleitet. Das Ergebnis wird dokumentiert.
Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	B 57: Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger zu den vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen: ▪ Errichtung von (ohnehin benötigten) Fußgänger- / Fahrradwegquerungen mit Verkehrsinseln, die den Verkehr bremsen. ▪ Lärmpegelsenkung tagsüber durch Trennung von Rad- und Fußweg unter Verkleinerung und Verschwenkung der Fahrbahnbreite. ▪ Lärmpegelsenkung nachts durch Verschwenkung und Verengung der Fahrbahnen durch Schaffung von zusätzlichen Querungshilfen und/oder Ladestationen für E-Autos. ▪ Drempel ▪ Rückbau der Straße auf einen dem aktuellen technischen Stand entsprechenden innerörtlichen Charakter (= Entfernung der Leitpfosten und teilweise der Straßenmarkierungen, welche so heute nicht mehr verbaut werden, wie uns von der Polizei im Gespräch bestätigt wurde.). ▪ Die Breite der B 57 verringern, mittels Verkehrsinseln und erweiterten Seitenstreifen, Fahrrad- und Fußwegen.
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	
Stärkung des öffentlichen Verkehrs	Zielsetzung, den ÖPNV durch Verbesserung des Bus-, Bahn- und S-Bahn-Angebotes zu stärken. Die Verwaltung wird die angeregte Ergänzung des ÖPNV-Angebotes an die beiden Verkehrsverbünde weiterleiten: ▪ Wochenendverkehr von Bussen Richtung Mönchengladbach ▪ Einrichtung eines öffentlichen Shuttles Erkelenz <> Nordpark bei Fußballspielen und anderen Veranstaltungen

Kategorie / Maßnahmenart	Maßnahme
Lärmschutzwände / -wälle	
(Grüne) Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung	B 57, L 3, L 127: Prüfung der Machbarkeit von Lärmschutzwände und -wällen innerhalb der Ortsdurchfahrt unter finanziellen, lärmindernden, städtebaulichen und denkmalschützenden (Rickelrath!) Aspekten für die Bereiche, für die nach Berechnung der Lärmbelastung nach RLS 19 das Erfordernis gegeben ist.
Schalldämmung an Gebäuden	
Schallschutzfenster	L 3 / Schrofmmühle Nach Berechnung der Lärmwerte nach RLS 19 werden die Ergebnisse auf Nachfrage zur Verfügung gestellt, um den entsprechenden Antrag auf Schallschutzfenster beim Landesbetrieb Straßen NRW mit Grundlagendaten zu unterstützen
Sonstiges	
Datengrundlage / Berechnungen	B 57, L 3 und L 127: Für die betrachteten Straßenabschnitte der B 57, L 127 und L 3 wird eine Berechnung der Lärmbelastung nach den Vorgaben der RLS 18 durchgeführt. Dabei wird die Verlängerung der L 3 in Rickelrath in Richtung Norden (etwa bis zum Friedhof) einbezogen. Ob zu der Berechnung erneute Zählungen stattfinden, wird vor Beauftragung der Berechnung festgelegt.
Ordnungsbehördliche Maßnahme: Kontrolle Geschwindigkeit	B 57, L 3 und L 127: Verwaltungsinterne Abstimmung zu Einsatzort- und häufigkeit der vorhandenen Zählgeräte, Präsentation der Ergebnisse im nächsten Lärmaktionsplan.
Intelligente Mobilität: Verringerung von Quell- und Zielverkehr / Berufsverkehr	Die Stadt bietet an, eine Verlinkung auf der Plattform „sharing economy“ zu prüfen, sollten Betreiber der apps dies anfragen.
Wirtschaftsförderung / Schaffung von attraktiven Beschäftigungsangeboten in Wegberg, um den Berufsverkehr zu reduzieren	Förderung von attraktiven Beschäftigungsangeboten durch die Wirtschaftsförderung der Stadt.

5.4 Langfristige Strategien zum Schutz gegen Umgebungslärm

Da es im Stadtgebiet Wegberg kaum flächenhafte Bereiche mit hohen Lärmbelastungen und einer hohen Anzahl an betroffenen Einwohnern gibt, sind derzeit keine weiteren langfristigen Maßnahmen geplant.

Maßnahmen zum Schutz gegen den Umgebungslärm beziehen sich im Stadtgebiet Wegberg ausschließlich auf Maßnahmen gegen den Verkehrslärm der L 3, der L 127 und der B 57. Für nahezu alle möglichen Maßnahmen ist der Landesbetrieb Straßen NRW entweder Kostenträger oder muss zumindest in die Planung und Umsetzung der Maßnahmen einbezogen werden.

Ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist es, Anregungen für mögliche Maßnahmen zu sammeln und auszuwerten. Mit dem Ergebnis werden Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen NRW geführt werden. Die Ergebnisse werden in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans dokumentiert.

5.5 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Unterschieden wird zwischen ruhigen Gebieten auf dem Land und in der Stadt. Die Gemeinden sind aufgefordert, potentiell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung ruhiger Gebiete sowie geeigneter Maßnahmen zu deren Schutz liegt im Ermessen der Gemeinden.

Gemäß Tabelle 4.1 sind 1,47 km² lärmbelastete Flächen mit einem L_{den} ab 55 dB(A), davon 0,42 km² höher belastete Flächen mit einem L_{den} ab 65 dB(A). Bei einer Gesamtfläche der Stadt Wegberg von 84,34 km² entspricht dies Anteilen von 1,74 % bzw. 0,50 %.

Mehr als 98 % der Fläche der Stadt Wegberg gelten daher im Rahmen der Lärmkartierung als nicht lärmbelastet.

Auf eine Festlegung von ruhigen Gebieten wird daher verzichtet.

5.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Hierzu sind keine konkreten Angaben möglich.

6 Mitwirkung der Öffentlichkeit

6.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hat in der Zeit vom 26.02.2024 bis zum 22.03.2024 stattgefunden. Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung hat vom 04.03.2024 bis zum 22.03.2024 stattgefunden.

Eine zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung hat vom 15.04.2024 bis zum 03.05.2024 stattgefunden. In dieser Phase gingen keine Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein.

6.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Nach Bekanntmachung zur ersten Beteiligungsphase erfolgte die Veröffentlichung der Unterlagen auf der Internetseite der Stadt sowie durch Anschlag im Rathaus. Für die Öffentlichkeit besteht die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben.

Die zweite Beteiligungsphase wurde ebenfalls auf der Internetseite der Stadt sowie durch Anschlag im Rathaus bekannt gegeben. Die Unterlagen konnten im Rathaus eingesehen werden und waren auf der Internetseite der Stadt veröffentlicht. Es bestand die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben.

6.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Eine öffentliche Konsultation hat auf Initiative des Dorfvereins Rickelrath am 20.03.2024 in Rickelrath stattgefunden.

6.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben sich Vorschläge für Maßnahmen des Lärmaktionsplanes. Sie sind in Kapitel 5.3 zusammengestellt.

In der zweiten Beteiligungsphase gingen keine Stellungnahmen ein.

6.5 Dokumentation

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde am 20.02.2024 dem zuständigen Ratsausschuss (KUVT) vorgestellt. Daran anschliessend erfolgten die frühzeitigen Beteiligungen (Träger öffentlicher Belange vom 26.02.2024 bis zum 22.03.2024, Öffentlichkeit vom 04.03.2024 bis zum 22.03.2024). Am 20.03.2024 hat darüber hinaus eine öffentliche Veranstaltung zum Lärmaktionsplan in Rickelrath auf Einladung des dortigen Ortsvereins stattgefunden. An der Veranstaltung nahmen ca. 40 Personen teil.

Aus der Öffentlichkeit sind insgesamt 27 Stellungnahmen eingegangen (erste Phase), die zum Teil von mehreren Personen unterschrieben wurden. Von den Beteiligten Behörden gingen 8 Stellungnahmen ein. Bedenken wurden nicht geäußert, lediglich Anregungen und Informationen.

Aus den angeregten Maßnahmen sind unter Kapitel 5.3 die geplanten Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans zusammengestellt.

In der zweiten Beteiligungsphase vom 15.04.2024 bis zum 03.05.2024 gingen keine weiteren Anregungen oder Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein. Von den Behörden gingen sechs Stellungnahmen ein, die mit den Stellungnahmen in der frühzeitigen Beteiligung gleichlautend waren. Bedenken wurden nicht geäußert.

In den Anlagen 7 und 8 sind jeweils die Anregungen aus beiden Phasen der Behörden- und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengestellt.

7 Finanzielle Informationen

Die nachstehende Tabelle bezieht sich auf die unter Punkt 5.3 zusammengestellten Maßnahmen und deren Beschreibung. Hier werden die Kosten der Maßnahmen beschrieben und, soweit möglich, beziffert, ebenso die voraussichtlichen Kostenträger der Maßnahmen.

Tabelle 7.1: Angaben zu den Kosten der Maßnahmen (Tabelle 5.7)

Kategorie / Maßnahmenart	Angaben zu Kosten der Maßnahme
Änderung des Emissionspegels	
Maßnahmen am Straßenbelag	Die Maßnahme umfasst zunächst lediglich Abstimmungen zwischen der Stadtverwaltung, dem Landesbetrieb Straßen NRW und dem Kreis Heinsberg. Für die Stadtverwaltung entsteht ein Aufwand, der nicht monetär bewertet wird, da es sich um Anfragen handelt, die keine zusätzlichen Personalkosten erforderlich machen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass der Landesbetrieb oder die Kreisverkehrsbehörde Kosten für die Beantwortung der Fragen geltend machen. Je nach Ergebnis der Abstimmungen ist zu klären, wer für die konkrete Umsetzung durch die Herstellung des lärm mindernden Asphalts als Kostenträger herangezogen wird.
Zeitliche Beschränkungen	
Zeitliche Beschränkungen für LKW und/oder PKW	Diese Maßnahme ist ein Prüfauftrag an das Ordnungsamt und eine Anfrage an die Kreisverkehrsbehörde. Kosten entstehen im Rahmen des üblichen Verwaltungshandelns nicht.
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	
Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Auch hier geht es zunächst um Abstimmungen und Klärungen durch die Verwaltung. Dafür werden hier keine Kosten angesetzt.
Kreisverkehre und Kreuzungen	Sollten einzelne Maßnahmen konkret umgesetzt werden, so sind sowohl die Kosten abzuschätzen als auch die Kostenträgerschaft zu klären. Zu diesem Zeitpunkt können keine konkreten Angaben gemacht werden.
Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	

Kategorie / Maßnahmenart	Angaben zu Kosten der Maßnahme
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	
Stärkung des öffentlichen Verkehrs	Die beschriebene Maßnahmen erfordert Verwaltungshandeln, das hier nicht monetär angesetzt wird.
Lärmschutzwände / -wälle	
(Grüne) Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung	Die Machbarkeitsprüfung von Lärmschutzwällen beinhaltet folgende möglichen Teilleistungen: - Prüfung / Festlegung Untersuchungsbereiche Stadt - Lärmtechnische Bemessung der erforderlichen Kronen-/Wandhöhe externer Gutachter - Feststellung Kostenträgerschaft Stadt / Landesbetrieb - Prüfung Städtebau und Denkmalschutz Stadt - Planung der Wand / des Walls, Kostenschätzung für Grunderwerb, Herstellung, Pflege externe Planer Für die erforderliche Verwaltungstätigkeit wird hier kein monetärer Ansatz getroffen. Die lärmtechnische Bemessung wird mit ca. 3.600 € brutto je untersuchtem Bereich angesetzt. Die Kosten für die externe Planung sind von den Herstellkosten abhängig. Die Herstellkosten für Wände, Wälle oder Wall-Wand-Kombinationen variieren stark. Eine konkrete Kostenschätzung kann an dieser Stelle daher nicht erfolgen. Voraussetzung für die Machbarkeitsuntersuchung ist die Berechnung nach RLS 19 (siehe unten: Datengrundlage).
Schalldämmung an Gebäuden	
Schallschutzfenster	Bei den Schallschutzfenstern wird davon ausgegangen, dass sie durch den Landesbetrieb Straßen NRW finanziert werden, wenn entsprechende Ergebnisse aus der Berechnung nach RLS 19 (siehe unten: datengrundlage) vorgelegt werden können. Voraussetzung ist also die Beauftragung der Berechnungen nach RLS19. Weitere Kosten entstehen der Stadt nicht.
Sonstiges	
Datengrundlage / Berechnungen	Die schalltechnische Berechnung der drei untersuchten Straßenabschnitte einschließlich der nördlichen Verlängerung der L 3 bis zum Ortsausgang Rickelrath nach RLS 19 wird (Stand Mai 2024) ca. 10.000 € brutto an Honorarkosten für den externen Gutachter kosten. Sollten neue Verkehrszählungen erforderlich sein, muss geprüft werden, ob diese aus Stadtmitteln bereitgestellt werden können, oder ob externe Gutachterkosten anzusetzen sind.
Ordnungsbehördliche Maßnahme: Kontrolle Geschwindigkeit	Hier werden keine Kosten angesetzt, da die Kontrollen im Rahmen der üblichen Verwaltungstätigkeit erfolgen.

Kategorie / Maßnahmenart	Angaben zu Kosten der Maßnahme
Intelligente Mobilität: Verringerung von Quell- und Zielverkehr / Berufsverkehr	Diese Maßnahme erfordert Verwaltungstätigkeit, Kosten werden hier nicht angesetzt.
Wirtschaftsförderung / Schaffung von attraktiven Beschäftigungsangeboten in Wegberg, um den Berufsverkehr zu reduzieren	Diese Maßnahme ist bereits jetzt Teil des Verwaltungshandelns, Kosten werden nicht angesetzt.

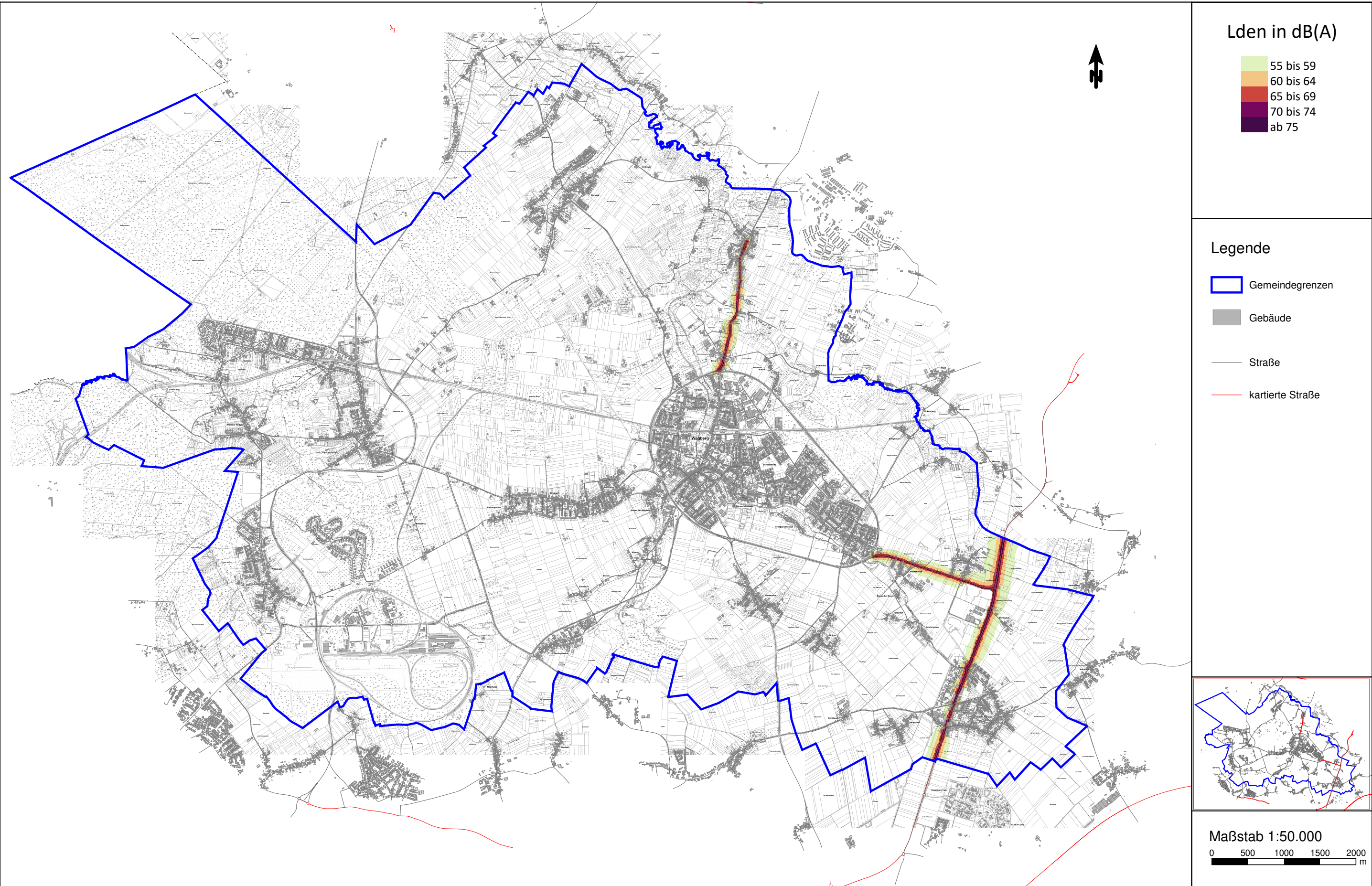
Anlagenverzeichnis

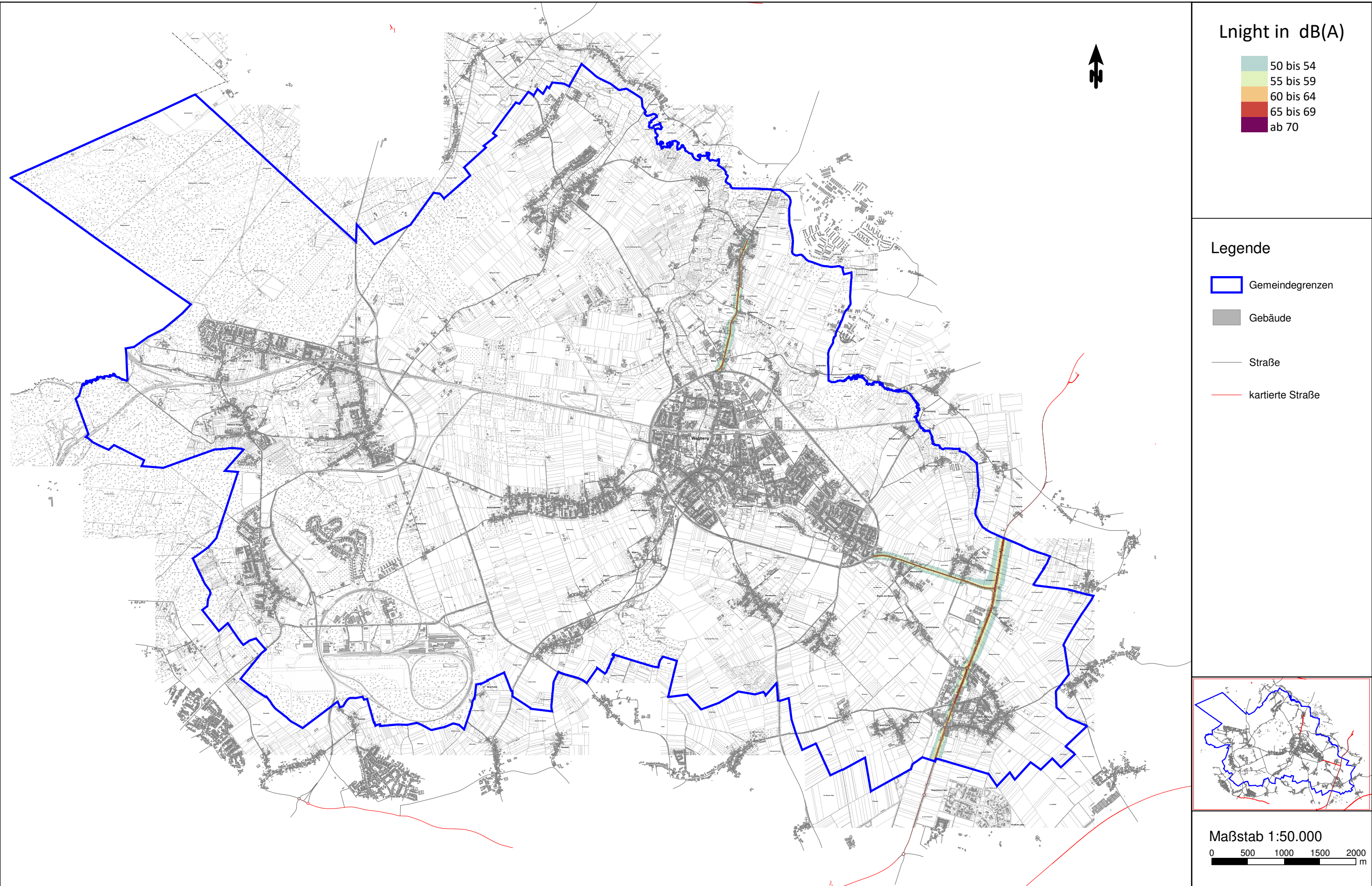
- Anlage 1: Ergebnisse der Lärmkartierung, L_{den}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 2: Ergebnisse der Lärmkartierung, L_{night}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 3: Gebäude mit Kennzeichnung des maximalen L_{den}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 4: Gebäude mit Kennzeichnung des maximalen L_{night}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 5: Hotspotmaß-Lärmkennziffer HSM_LKZ $_{den}$ und Kennzeichnung von Hotspots
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 6: Hotspotmaß-Lärmkennziffer HSM_LKZ $_{night}$ und Kennzeichnung von Hotspots
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 7: Ergebnisse der Behördenbeteiligung, beide Phasen
- Anlage 8: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung, beide Phasen

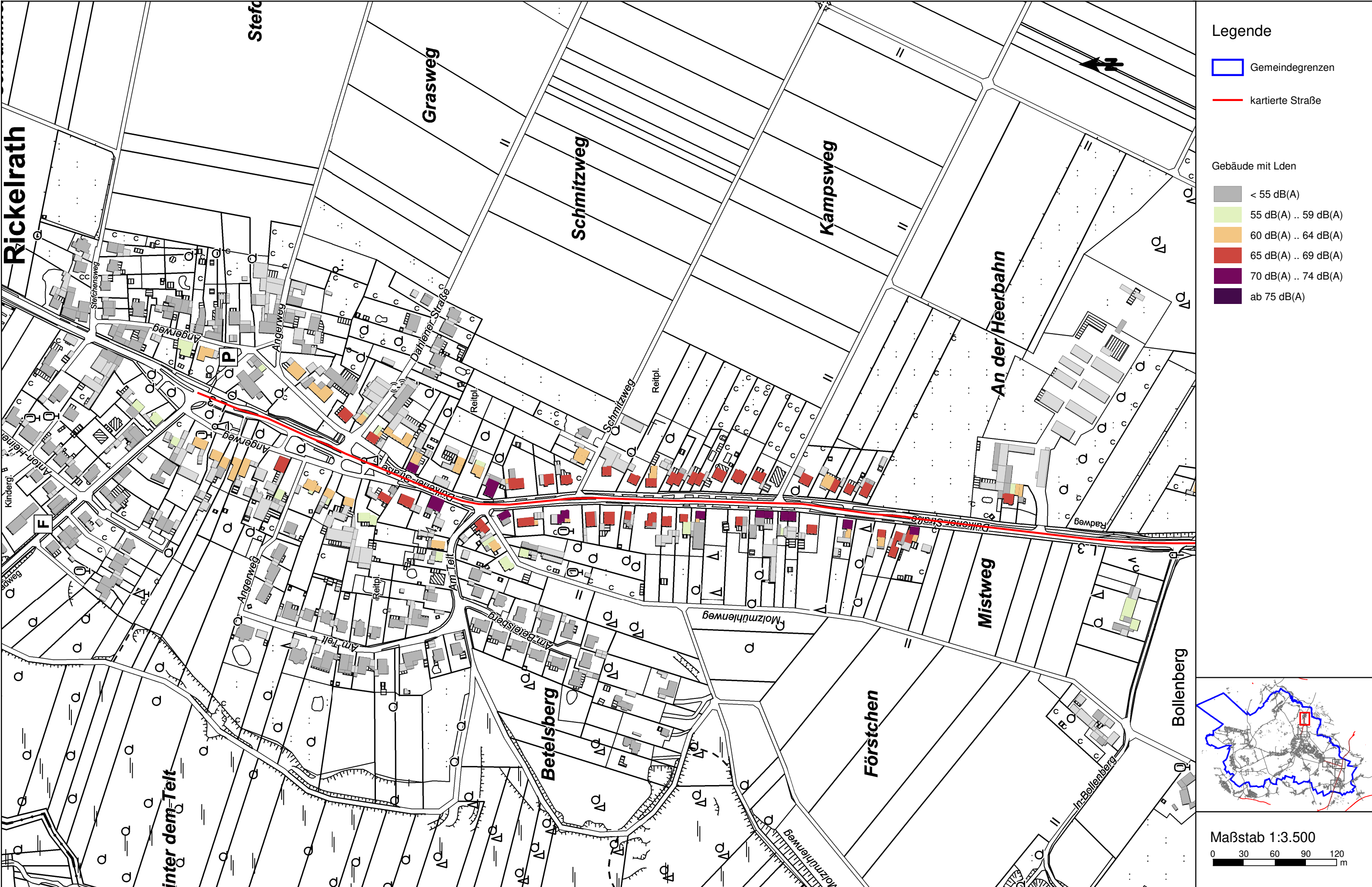
Bearbeitet durch:

Dipl.-Ing. Volker Albers, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
Dipl.-Ing. Heinz-Peter Aymans, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
Bauass. Dipl.-Ing. Friederike Schweer, BKI mbH, Aachen

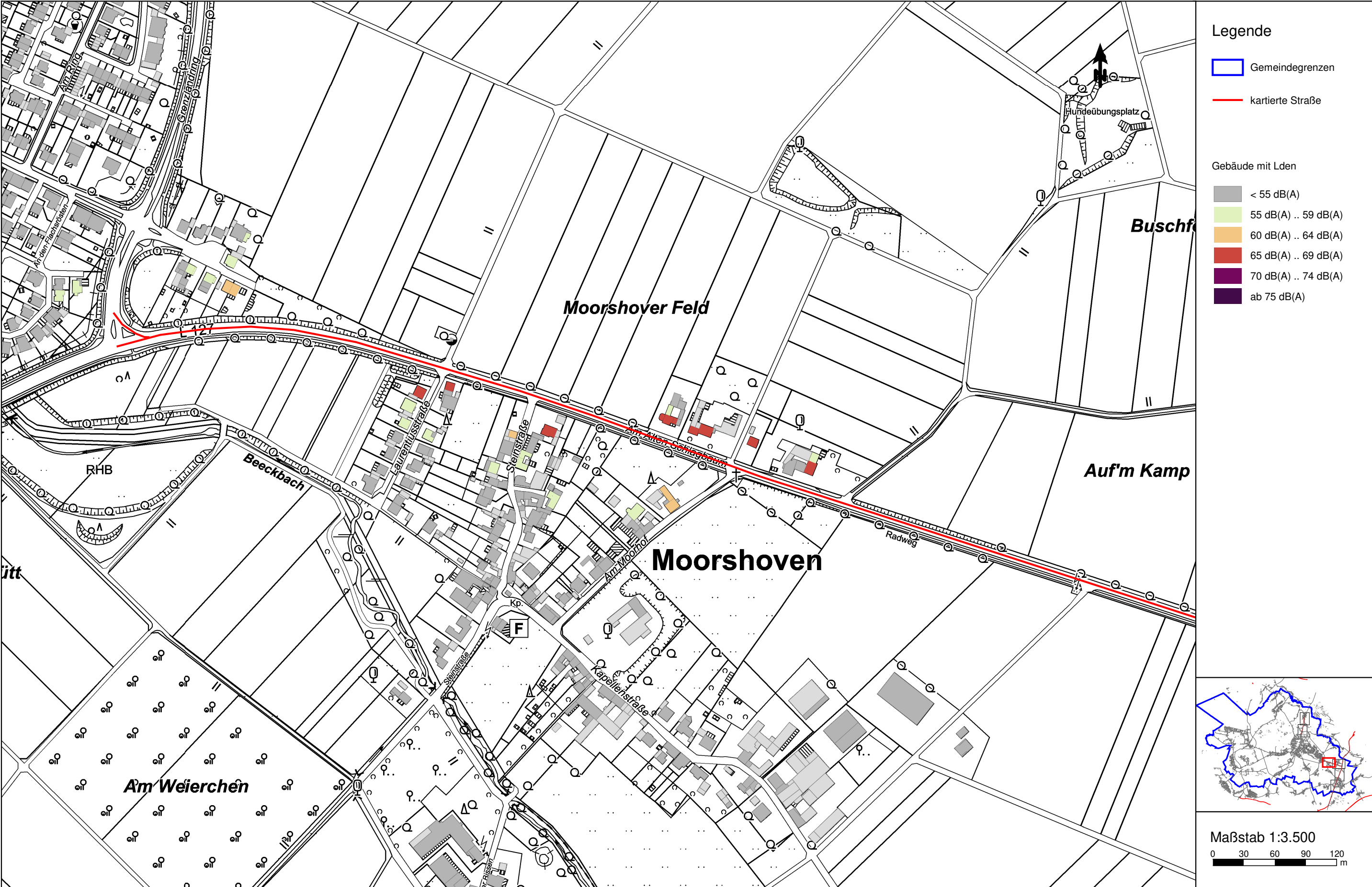
Düsseldorf / Aachen, 13.05.2024

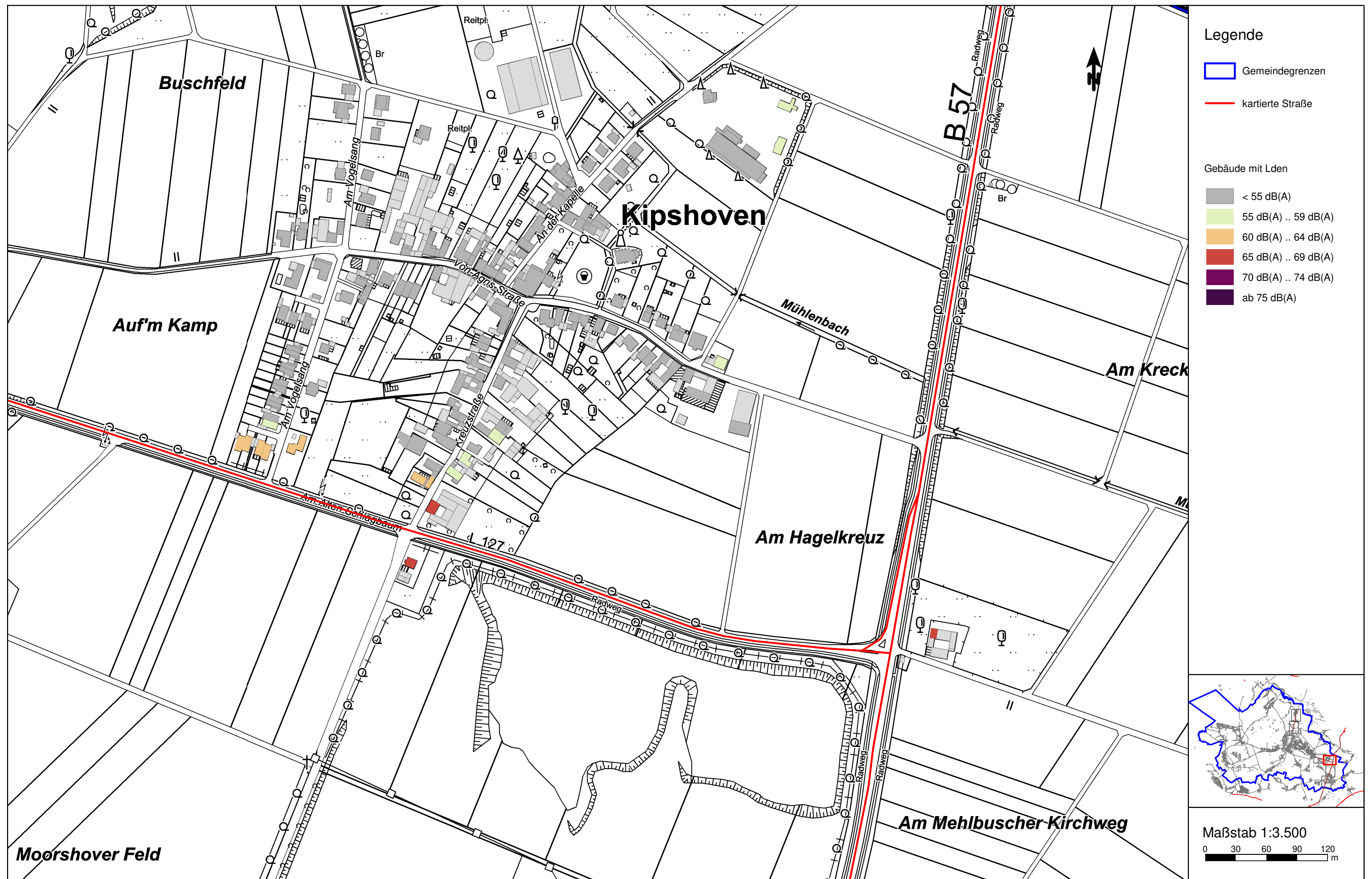


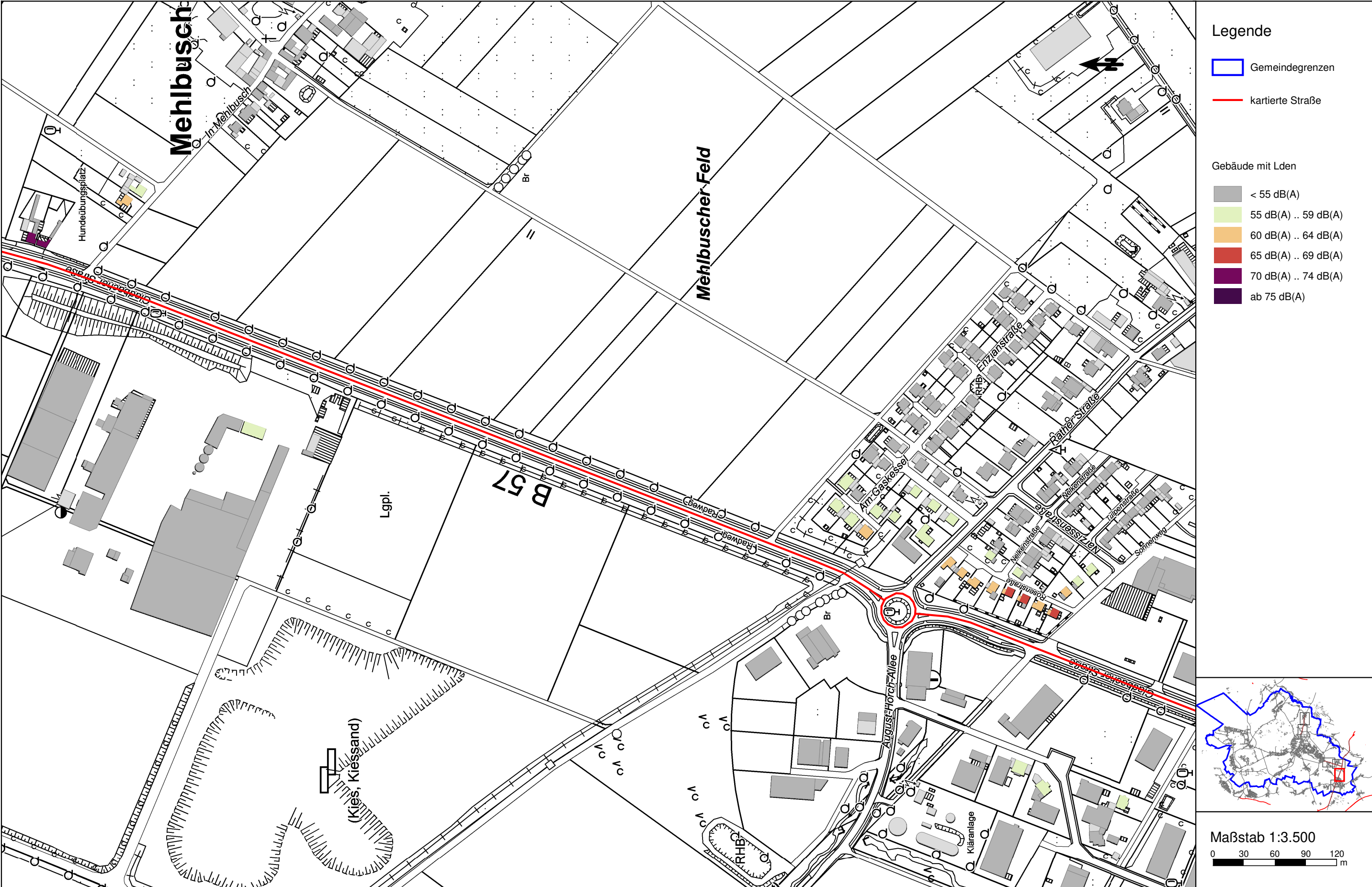


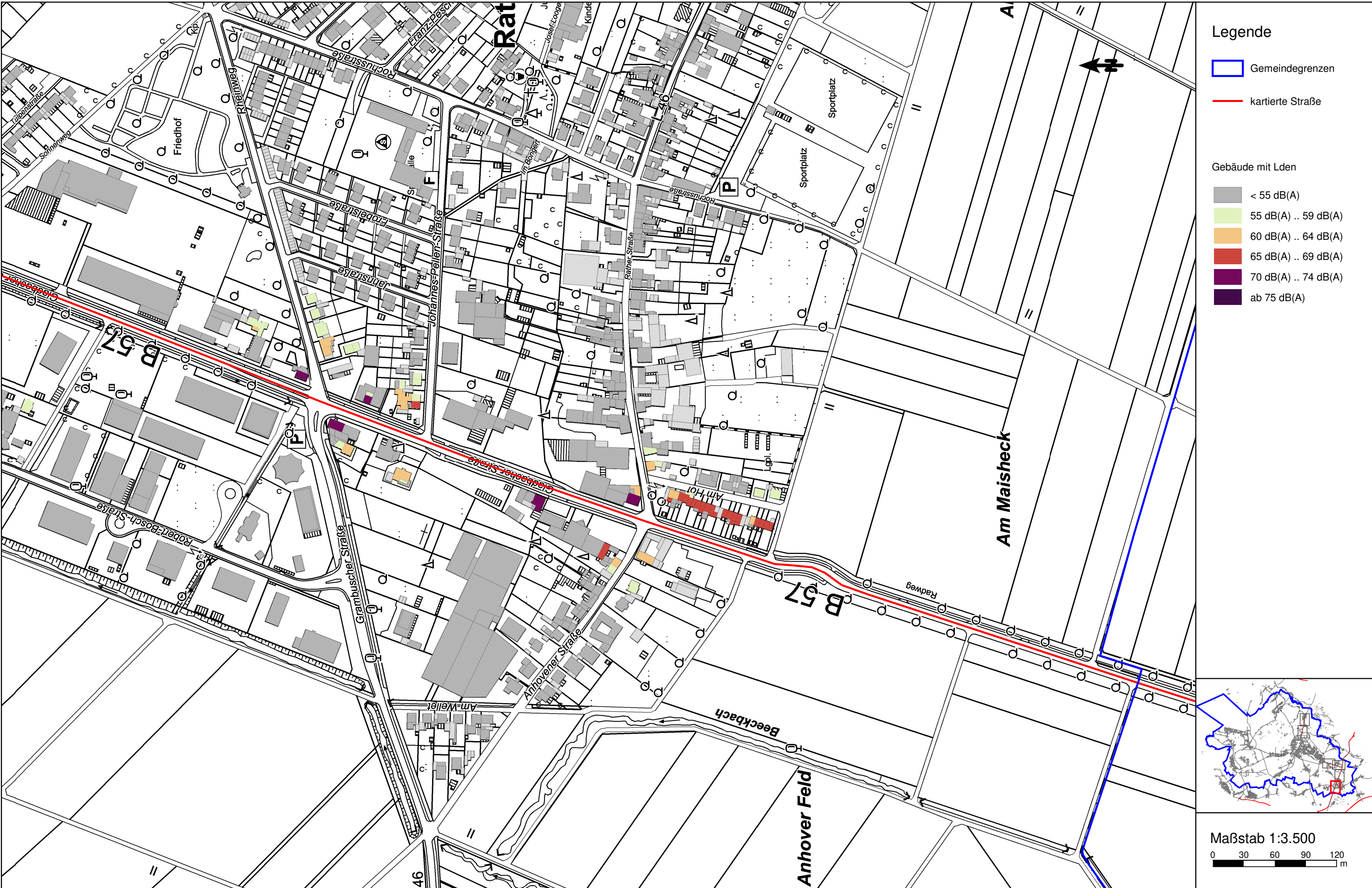


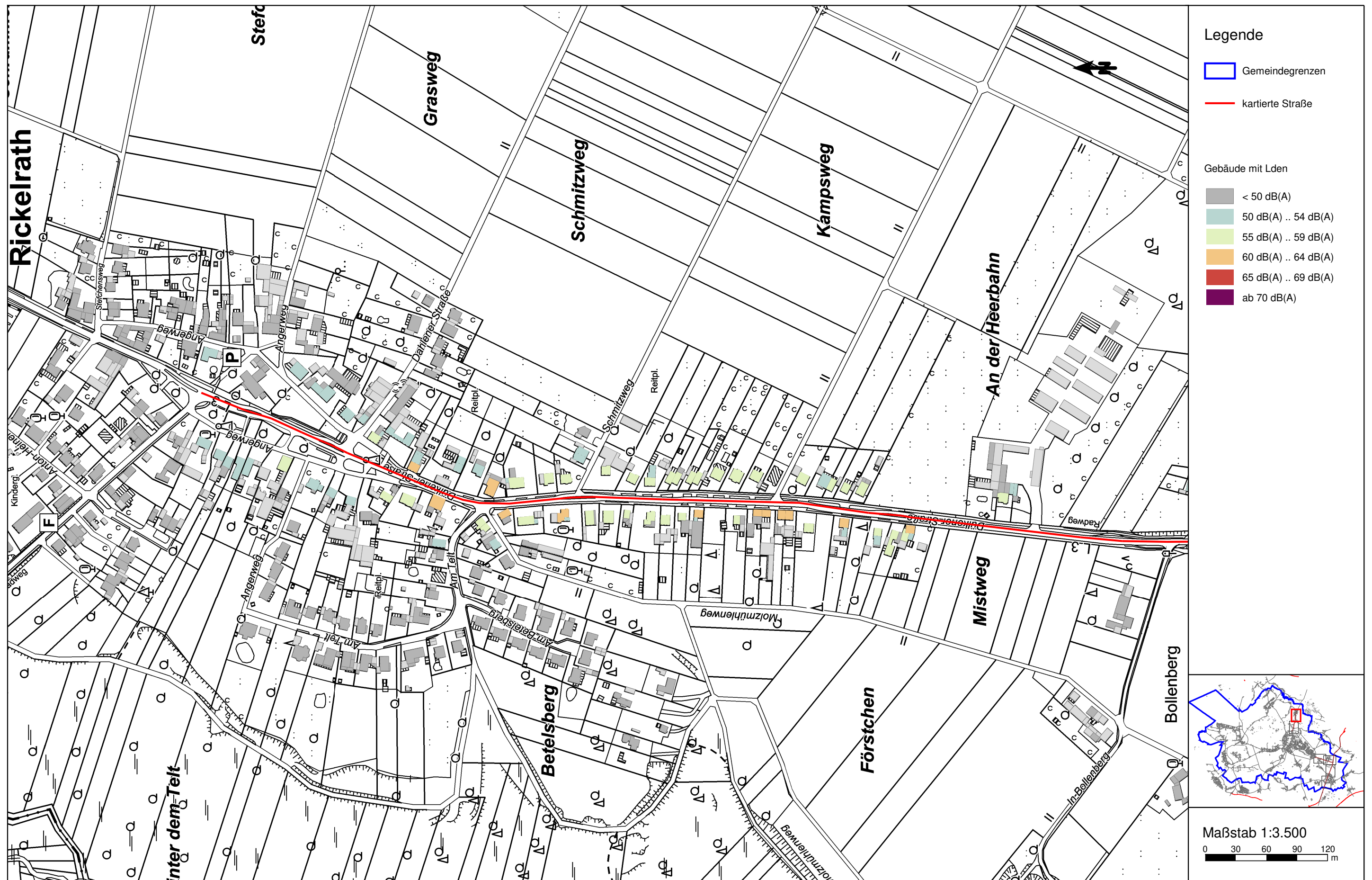


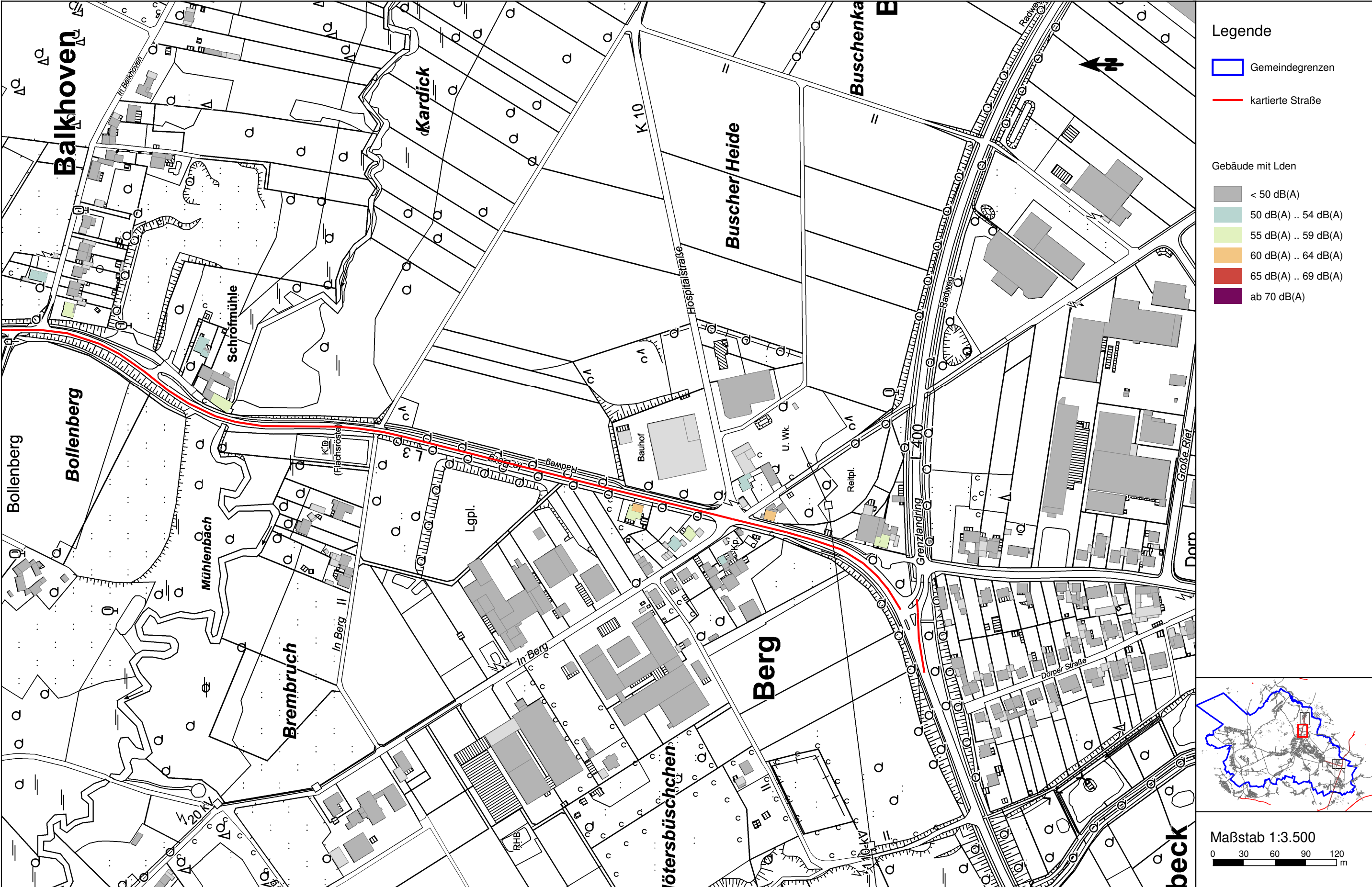


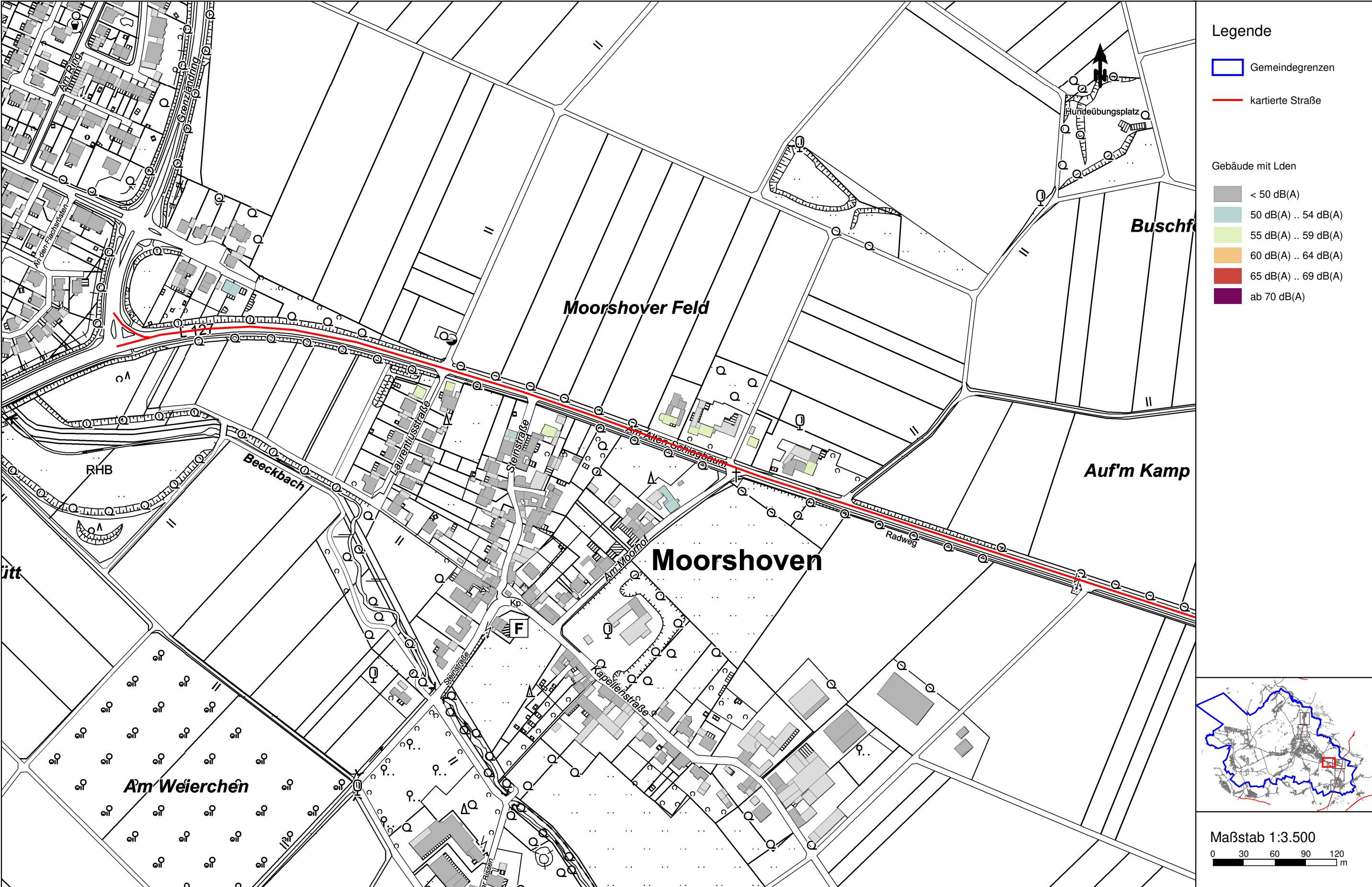


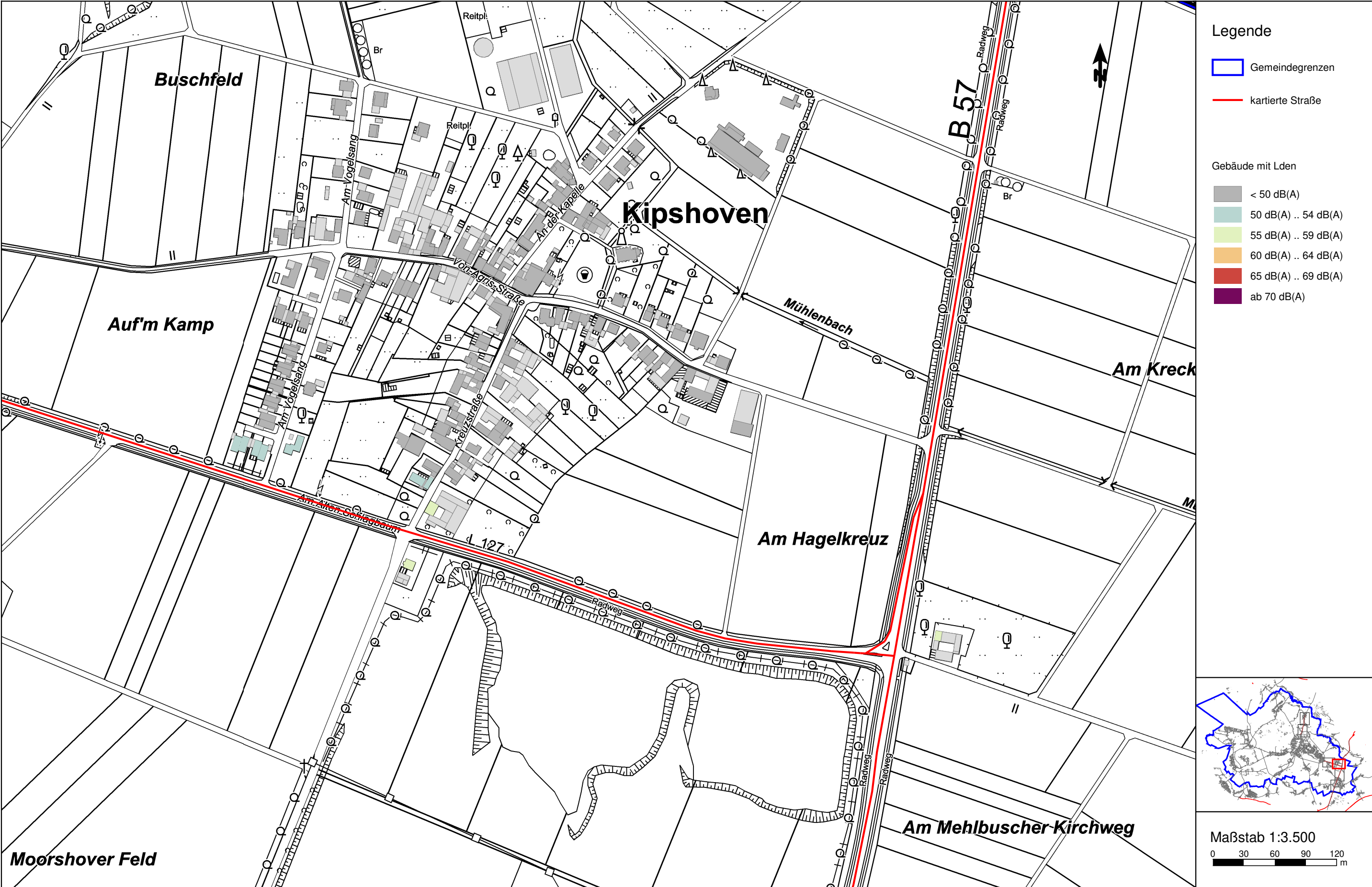


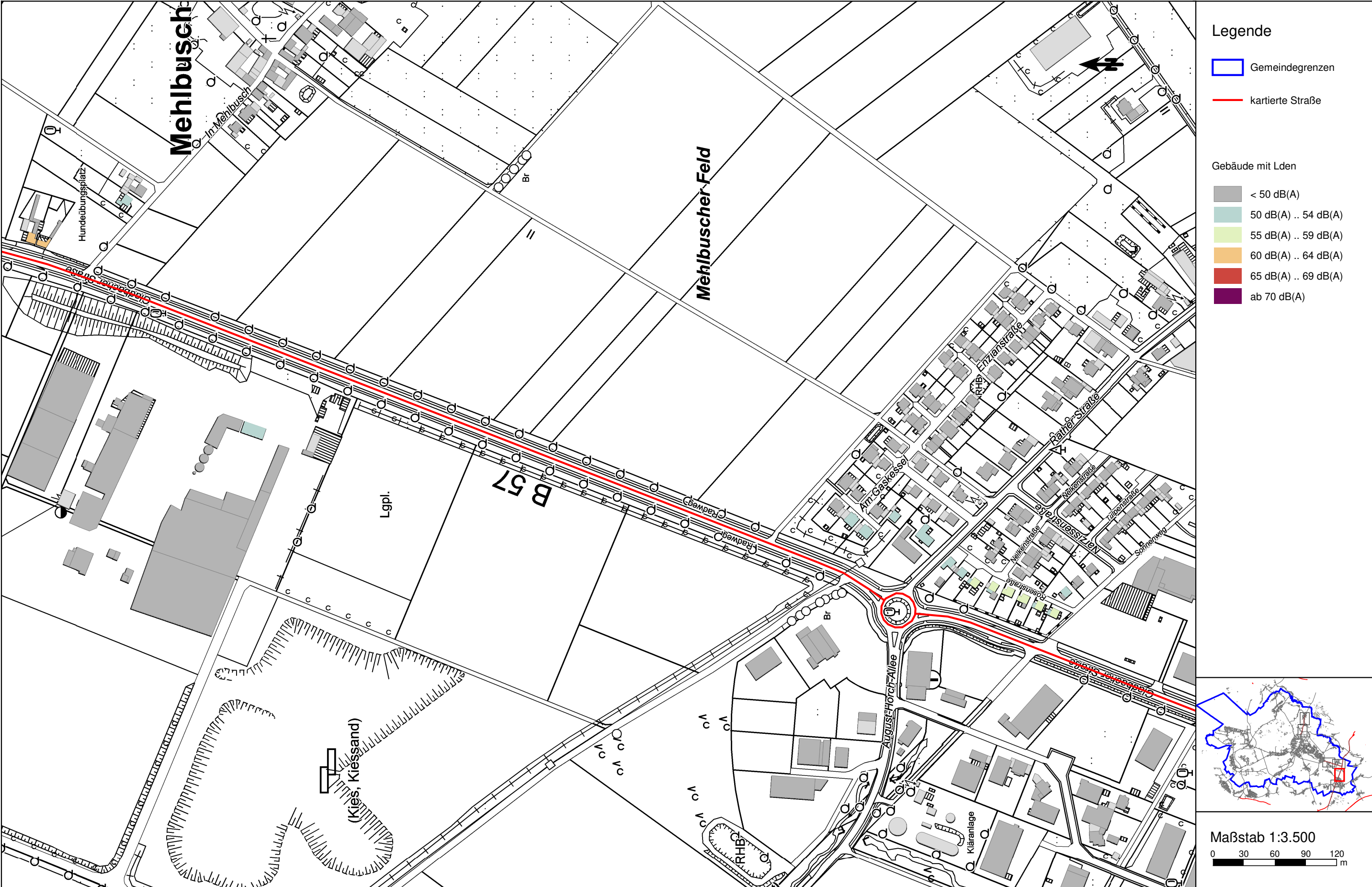


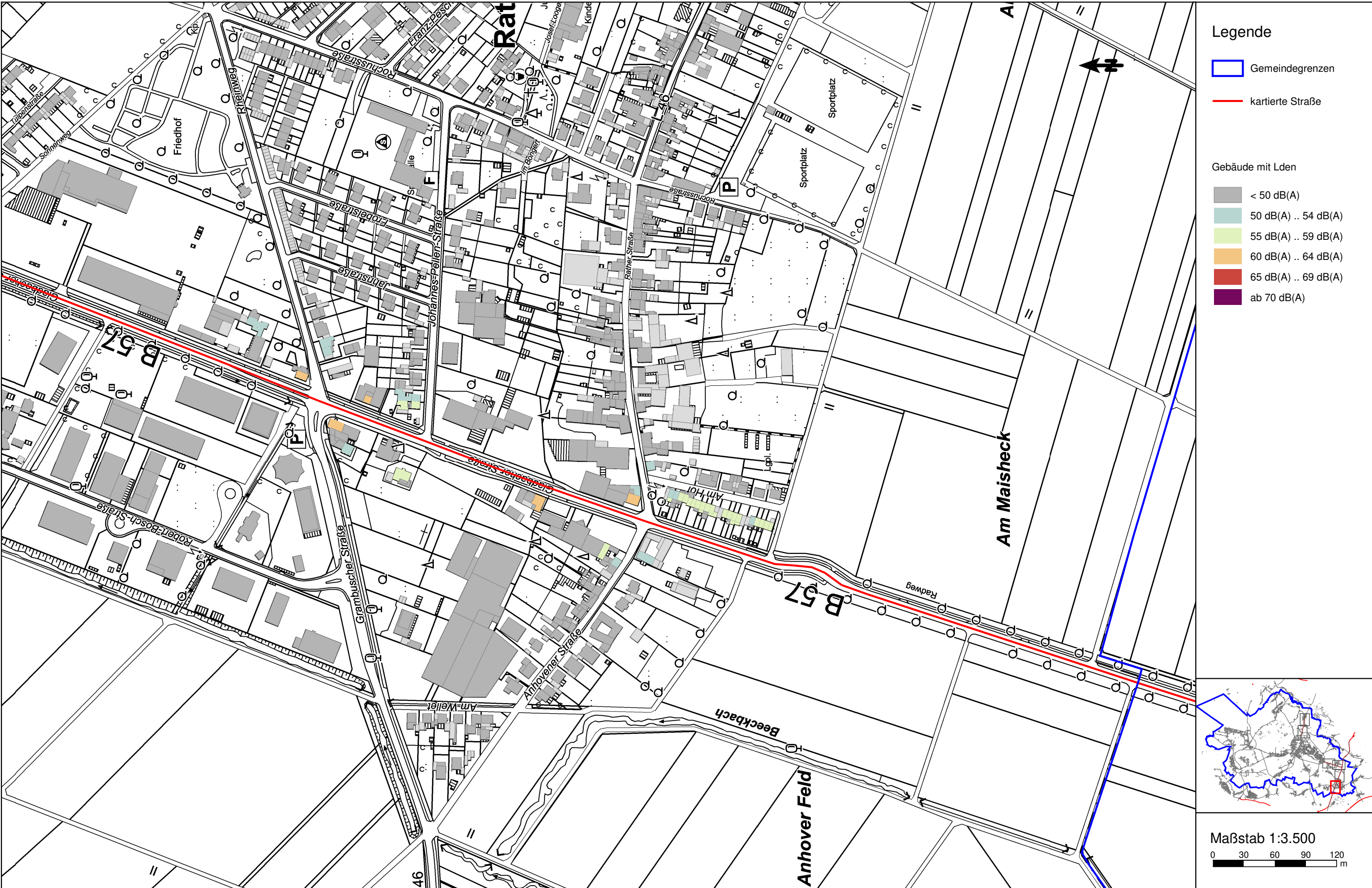


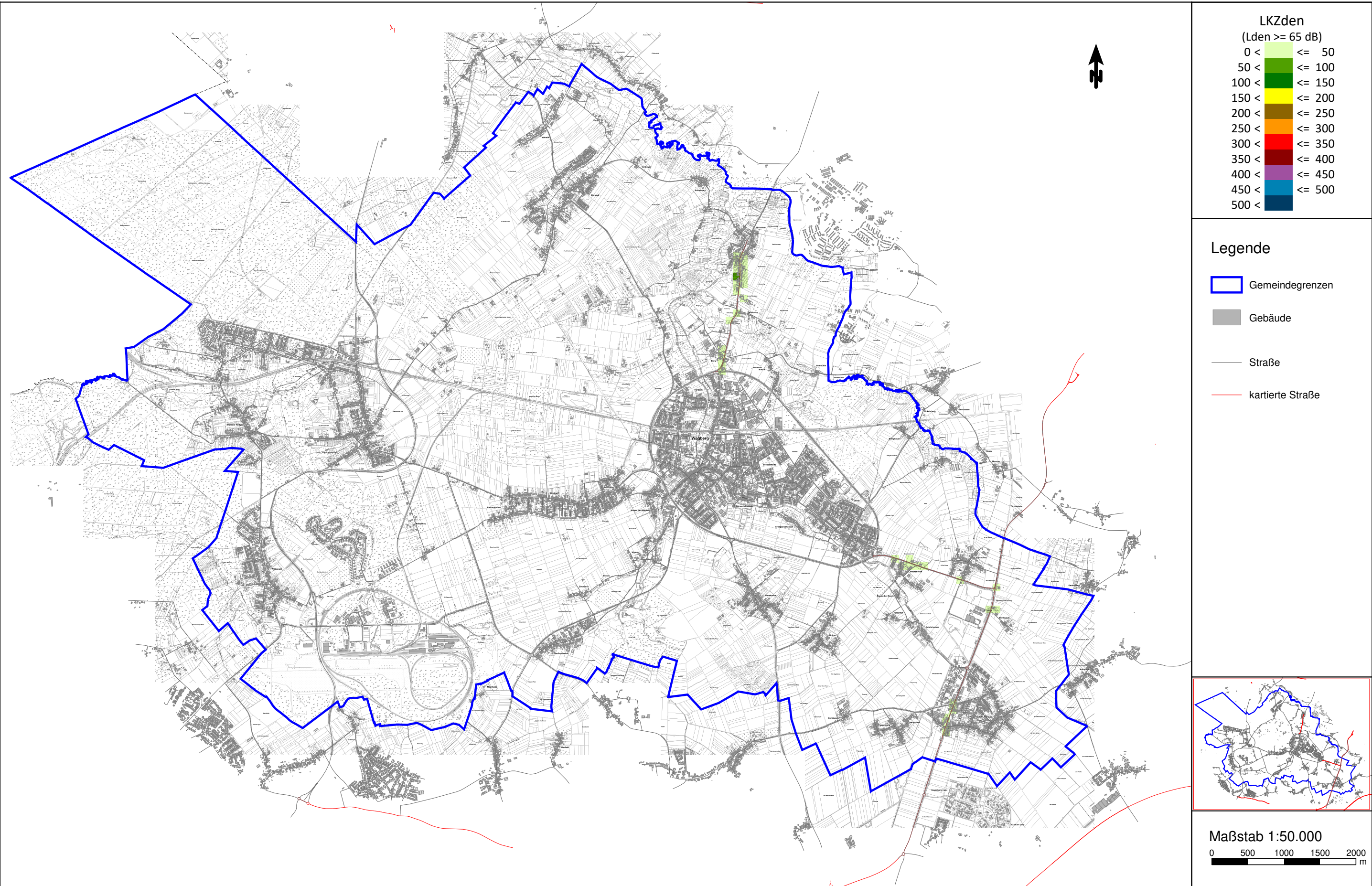


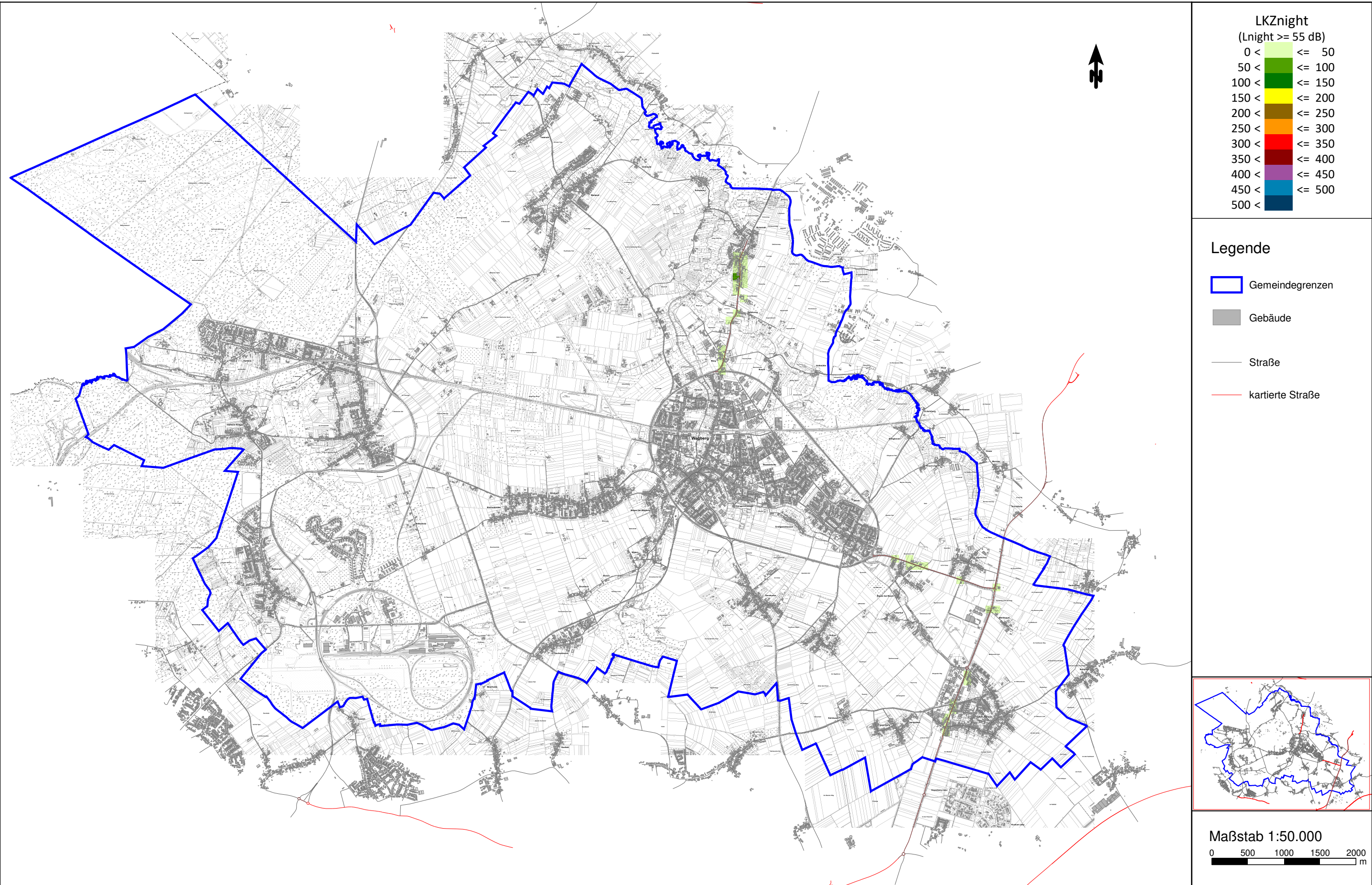












Lärmaktionsplan Wegberg

Anlage 7

Ergebnisse

Frühzeitige Beteiligung der Behörden
vom 26.02.2024 bis zum 22.03.2024

und Beteiligung der Behörden, zweite Phase
vom 15.04.2024 bis zum 03.05.2024

Beteiligt wurden folgende Behörden

- 1 Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, NL Aachen
- 2 Bezirksregierung Köln: Dezernat 25 (Verkehr)
- 3 Bezirksregierung Köln: Dezernat 53 (Immissionsschutz - einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz)
- 4 Der Niederländische Staat c/o DSM - Raad van Bestuur
- 5 Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region West
- 6 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln (Sachbereich 1)
- 7 Fernstraßen-Bundesamt
- 8 Gemeinde Echt - Susteren
- 9 Gemeinde Roerdahlen
- 10 Gemeinde Roermond
- 11 Gemeinde Niederkrüchten
- 12 Gemeinde Schwalmtal (Der Bürgermeister)
- 16 Landesbetrieb Straßenbau NRW: Regionalniederlassung Niederrhein - Hauptsitz Mönchengladbach
- 17 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: BUND
- 18 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: LNU
- 19 Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: NABU
- 20 Schwalmverband
- 21 Stadt Erkelenz: Planungsamt
- 22 Stadt Mönchengladbach: FB 61 - Stadtentwicklung und Planung
- 23 Stadt Wassenberg: Stadtentwicklung, Bauen, Liegenschaften und Wirtschaftsförderung
- 24 Stadt Wegberg: Fachbereich Bildung und Soziales
- 25 Stadt Wegberg: Fachbereich Bürgerservice und Sicherheit
- 26 Stadt Wegberg: Fachbereich Planen, Bauen, Wohnen
- 27 Stadt Wegberg: Fachbereich Umwelt, Verkehr, Abwasser

Folgende Stellungnahmen gingen ein:

Nr.	Behörde	Stellungnahme
2	Bezirksregierung Köln: Dezernat 25 (Verkehr)	Erstellt am: 11.03.2024 gleichlautende Stellungnahme vom 29.04.2024 Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes. Um Beachtung folgender Anmerkungen wird gebeten: Bereich Straßenverkehr: Allgemeine Anmerkung zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen: Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes. Er stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art dar. Die rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung enthalten keine verbindlichen Lärmgrenzwerte, bei deren Überschreitungen Maßnahmen zu ergreifen sind. In § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wird auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen verwiesen. Diese sind die StVO, die VwV- StVO und die Lärmschutzrichtlinien-StV mit Verweis auf die RLS-90/19 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen). In der Praxis heißt das, dass die berechneten Isophonen und Auslösepegel-Linien erst gem. RLS 90/19 nachgerechnet werden müssen, bevor über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entschieden werden kann. Bereich Schienenverkehr: Unseres Wissens bestehen Planungen zur Reaktivierung des Schienenabschnittes zwischen Wegberg-Dalheim und Roermond. So könnte die Verbindung zwischen Mönchengladbach und Roermond wiederhergestellt werden. Dieses Vorhaben ist im rechtskräftigen ÖPNV-Bedarfsplan enthalten und befindet sich darin in Stufe 1. Aus diesem Grunde wird empfohlen, an diesem Beteiligungsverfahren auch die betroffenen Aufgabenträger für den Schienenverkehr – Deutsche Bahn und go.Rheinland – zu beteiligen, falls noch nicht geschehen. Ggf. bestimmt hierbei Abstimmungsbedarf.
6	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln (Sachbereich 1)	Erstellt am: 11.03.2024, Stellungnahme vom 04.03.2024 gleichlautende Stellungnahme vom 15.04.2024 Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung

Nr.	Behörde	Stellungnahme
		der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI- Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn -Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.
16	Landesbetrieb Straßenbau NRW: Regionalniederlassung Niederrhein - Hauptsitz Mönchengladbach	Erstellt am: 25.03.2024 gleichlautende Stellungnahme vom 06.05.2024 Der Landesbetrieb bedankt sich für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung Wegberg. Im Punkt 5.4 führen Sie aus, dass Maßnahmen an der L3, L127 und B57 angedacht sind. Die Maßnahmen sind ja schlussendlich begrenzt, weshalb an dieser Stelle allgemeine Ausführungen erfolgen. - Aktiver Lärmschutz in Form von Wänden oder Wällen ist immer abhängig von den baulichen Gegebenheiten. Häufig sind neben finanziellen Aspekten Grunderwerbsangelegenheiten, Platzbedarf und Grundstückerschließungen die Ursache dafür, dass solche Bauwerke nicht errichtet werden können. - Ein Austausch von Fahrbahnbelägen ist nur bei Erfordernis von Instandhaltungsmaßnahmen möglich. In der Regel wird in bebauten Gebieten der Einsatz von lärm mindernden Asphalten geprüft, wobei auch immer die Belastungsklassen und die daraus resultierenden Regelungen zu berücksichtigen sind. - Anordnende Institutionen für Verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind die Kreisverkehrsbehörden. Der Landesbetrieb wird im Abwägungsverfahren als Straßenbaulastträger gehört. - Passive Schallschutzmaßnahmen müssen vom Grundstückseigentümer beim Landesbetrieb beantragt werden.
25	Stadt Wegberg: Fachbereich Bürgerservice und Sicherheit	Erstellt am: 27.02.2024 Wie bereits besprochen, sollte aus Sicht der örtlichen Ordnungs- und Straßenverkehrsbehörde das Teilstück der L 3 zwischen Schwaamer Straße und der Stadtgrenze zur Gemeinde Schwalmtal in den Lärmaktionsplan einbezogen werden.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen ergeben sich keine Maßnahmen, die in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden könnten. Der Landesbetrieb Straßen NRW nimmt zu möglichen Maßnahmen Stellung.

Die Hinweise der Fachbehörden werden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet und bei der Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit berücksichtigt.

Lärmaktionsplan Wegberg - Anlage 8 - 13.05.2024

Ergebnisse Beteiligung der Öffentlichkeit - beide Phasen

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
A	Allgemein		
	Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen		
A 1	Stärkung des öffentlichen Verkehrs	Steigerung des ÖPNV Angebots Initiierung eines ÖPNV-Angebots „Schnellbus Wegberg-Düsseldorf“, um dadurch den Modal Split von PKW zum ÖPNV zu verschieben. Ausbau der Bahnverbindung D-MG-Wegberg als S-Bahn um dadurch den Modal Split von PKW zum ÖPNV zu verschieben. Deutlich verbesserter öffentlicher Nahverkehr.	Die Stadt Wegberg gehört zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und wird vom Aachener Verkehrsverbund angefahren. Für die Verbesserung des Bus-Angebotes sind beide Verkehrsverbünde durch die Verwaltung anzusprechen. Für den Ausbau der Bahnverbindung und / oder einer S-Bahn-Anbindung sind entsprechende Gespräche mit der Deutschen Bahn zu führen. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht kein Projekt mit Anbindung an Wegberg vor. Maßnahme im Lärmaktionsplan: Zielsetzung, den ÖPNV durch Verbesserung des Bus-, Bahn- und S-Bahn-Angebotes zu stärken.
A 2	Fahrverbote und Umleitungen für Lkw und Schwerlastverkehr Neubau BAB-Anbindung	Könnte man nicht von den Ein- und Ausfahrten der A46 in Erkelenz aus eine Anbindung an die neue B 21 herstellen?? Wenigstens für die LKWs??	Leider ist nicht nachvollziehbar, was gemeint ist. Eine B 21 gibt es im Raum Wegberg nicht, auch keine Planung für eine neue B 21. Gemeint sein könnte die B 221, die jedoch von der A 46 relativ weit entfernt liegt. Es wird gebeten, die Anregung in der Offenlage zu präzisieren.
	Sonstiges		
A 4	Datengrundlage / Gutachten zur Lärmbelastung	Wir regen ein Gutachten an, das die tatsächliche Lärmbelastung ermittelt und darstellt.	Eine Lärmmessung ist für die betrachteten Straßen wenig zielführend, weil bei den Messungen die Lärmquelle (z. B. Straßenverkehr) nicht eindeutig feststellbar ist. Hat der Lärm verschiedene Quellen, wie

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		Erneute tatsächliche Lärmmessung außerhalb der Ferien und Erhebung der Fahrzeuganzahl (PKW und LKW) für 7 Tage/24 Std.	einen Gewerbebetrieb und den Verkehr, dann misst ein Gerät die tatsächliche Lautstärke, kann aber die Herkunft nicht unterscheiden. Hilfreicher und für die Bewertung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr maßgeblich ist eine Ermittlung der Lärmbelastung nach RLS 19 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen). Diese Berechnung kann für die untersuchten Straßenabschnitte durch die Stadt beauftragt werden. Sinnvoll wäre dann eine Ergänzung der untersuchten Abschnitte um die L 3 von der Abzweigung Schwaamer Straße bis zum nördlichen Ortsausgang Rickelrath. Grundlage der Berechnung sind die Verkehrsdaten, die das LANUV zur Berechnung der strategischen Lärmkarten im Lärmaktionsplan verwendet hat (Erhebung 2019). Darauf aufbauend kann eine Berechnung nach RLS 19 erfolgen. Diese Berechnung hat gegenüber den strategischen Lärmkarten des Lärmaktionsplanes den Vorteil, dass die Ergebnisse unmittelbar anwendbar sind, um maßgebliche Grenzwertüberschreitungen zu bestimmen. Damit sind sie für die Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW einzusetzen, der für die untersuchten Landesstraßen und die Bundesstraße als Baulastträger zuständig ist. Anders als die Umgebungslärmrichtlinie (Grundlage des Lärmaktionsplans) regelt die RLS 19 eindeutig, ab welchen Immissionswerten Anspruch auf Maßnahmen besteht. Beispielsweise kann die Forderung nach passivem oder aktivem Lärmschutz damit begründet werden. Tatsächlich ist nach Einschätzung des Lärmgutachters, der die Berechnungen für den Lärmaktionsplan vorgenommen hat, nicht damit zu rechnen, dass die Berechnungen relevante Grenzwertüberschreitungen zum Ergebnis haben. Gleichzeitig läge mit der

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
			Berechnung die Grundlage auch für andere städtischen Entscheidungen vor. Die Berechnung der oben genannten Straßenabschnitte nach RLS 19 verursacht Gutachterkosten von rd. 10.000 € brutto. Maßnahme im Lärmaktionsplan Für die betrachteten Straßenabschnitte der B 57, L 127 und L 3 wird eine Berechnung der Lärmbelastung nach den Vorgaben der RLS 18 durchgeführt. Dabei wird die Verlängerung der L 3 in Rickelrath in Richtung Norden (etwa bis zum Friedhof) einbezogen. Ob zu der Berechnung erneute Zählungen stattfinden, wird vor Beauftragung der Berechnung festgelegt.
A 5	Ordnungsbehördliche Maßnahme: Kontrolle Geschwindigkeit	regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen	Geschwindigkeitsmessungen durch die Stadt Wegberg sind mit den vorhandenen Verkehrszählgeräten möglich, die Stadt stellt jedoch keine Bußgeldbescheide aus. Dazu sind die Geräte nicht geeignet und die Stadt ist für die Überwachung des fahrenden Verkehrs nicht zuständig. Als Maßnahme im Lärmaktionsplan sollen Standorte und Einsätze mobiler und fester Geschwindigkeitsmessgeräte verwaltungsintern abgestimmt werden und mit dem nächsten Lärmaktionsplan die Ergebnisse präsentiert werden. Maßnahme im Lärmaktionsplan Verwaltungsinterne Abstimmung zu Einsatzort- und häufigkeit der vorhandenen Zählgeräte, Präsentation der Ergebnisse im nächsten Lärmaktionsplan.
A 6	Intelligente Mobilität: Verringerung von Quell- und Zielverkehr / Berufsverkehr	Initiierung einer Mitfahrzentrale per App die dafür sorgt, dass nicht Tausende alleine im Auto im Berufsverkehr unterwegs sind.	Das Internet bietet bereits heute ein gutes Angebot an Vermittlungen für Mitfahrgelegenheiten. Eine eigene app für Wegberg sollte daher aus privater Initiative entstehen. Gleichzeitig bietet die Stadt auf ihrer

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
			Internetseite mit der Plattform „sharing economy“ eine Möglichkeit, ein entsprechendes Angebot dort zu verlinken. Maßnahme im Lärmaktionsplan Die Stadt bietet an, eine Verlinkung auf der Plattform „sharing economy“ zu prüfen, sollten Betreiber der apps dies anfragen.
A 7	Wirtschaftsförderung	Schaffung von attraktiven Beschäftigungsangeboten in Wegberg, um den Berufsverkehr zu reduzieren.	Diese Anregung trifft die Aufgabe der Wirtschaftsförderung, unabhängig von dem vorliegenden Plan. Maßnahme im Lärmaktionsplan Förderung von attraktiven Beschäftigungsangeboten durch die Wirtschaftsförderung der Stadt.

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
B	B 57		
	Änderung des Emissionspegels		
B 1	Maßnahmen am Straßenbelag	Generelle Lärmpegelsenkung durch Einsatz von lärm mindernden Straßenbelägen im gesamten Verlauf der B57 vom Kreisverkehr Erkelenz/Düsseldorfer Str. bis zum Abzweig Heyer/Kipshoven-L127. Einbringung von Flüsterasphalt (ggf. als langfristige Maßnahme bei der nächsten Sanierung, um dann andere temporäre Maßnahmen wie Temporeduzierungen abzulösen).	Lärm mindernder Asphalt oder Flüsterasphalt ist entweder ein offenporiger Asphalt („OPA“) oder ein lärmmodifizierter Splittmastixasphalt. Beide Varianten weisen offene Poren auf, die bewirken, dass Rollgeräusche und vor allem Rollgeräusche bei nasser Fahrbahn deutlich reduziert werden. Dieser Effekt tritt aber erst bei Geschwindigkeiten auf, bei denen die Rollgeräusche die Motorengeräusche übertönen. Das ist in der Regel erst ab 60 - 70 km/h der Fall. Das langsame Fahren auf dem Asphalt bewirkt, dass sich die offenen Poren sehr schnell mit Feinpartikeln zusetzen und so die lärm mindernde Wirkung ebenso schnell abnimmt. Der lärm mindernde Belag ist daher am effektivsten bei Straßen, auf denen schnell gefahren wird, in der Regel auf Autobahnen. Herstellung, Instandhaltung und Pflege der Fahrbahnen ist bei Einsatz des lärm mindernden Belags erheblich teurer. Zuständig für die Entscheidung zum Straßenbelag ist der Straßenbaulastträger, also bei den untersuchten Straßenabschnitten der Landesbetrieb Straßen NRW. In seiner Stellungnahme zu dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes hat der Landesbetrieb formuliert: „Ein Austausch von Fahrbahnbelägen ist nur bei Erfordernis von Instandhaltungsmaßnahmen möglich. In der Regel wird in bebauten Gebieten der Einsatz von lärm mindernden Asphalten geprüft, wobei auch immer die Belastungsklassen und die daraus resultierenden Regelungen zu berücksichtigen sind.“ Maßnahme im Lärmaktionsplan

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
			Der Landesbetrieb Straßen NRW wird durch die Stadt gebeten, eine Analyse vorzulegen, in welchen Bereichen der B 57, L 3 und L 127 der Einsatz des lärm mindernden Asphalts tatsächlich zu einer Lärminderung führen würde und welche Kosten damit verbunden wären. Der Landesbetrieb soll um eine Stellungnahme gebeten werden, ob er den Einsatz des lärm mindernden Belags im Stadtgebiet Wegberg mittel- bis langfristig plant.
	Zeitliche Beschränkungen		
B 2	Zeitliche Beschränkungen für PKW und LKW	Errichtung eines dauerhaften Tempolimits "Tempo 30" bzw. "Tempo 40" (analog zur bestehenden Lärmreduzierungsmaßnahme in Mönchengladbach entlang der gleichen Bundesstraße) ggf. mit Unterscheidung in Tag und Nachtzeit/Wochenenden. Lärmpegelsenkung nachts durch Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten durch nächtliches Tempolimit auf 40 km/h.	Für die Anordnung eines dauerhaften oder zeitlich begrenzten Tempolimits innerhalb der Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven ist das Ordnungsamt der Stadt Wegberg zuständig. Die Anordnung ist ein Geschäft der laufenden Verwaltung, daher unterliegt sie nicht der Entscheidungsbefugnis des Rates bzw. eines Ausschusses. Ausserhalb der Ortsdurchfahrten ist die anordnende Behörde der Kreis. Maßnahme im Lärmaktionsplan Das Ordnungsamt wird prüfen, ob innerörtlich zeitlich beschränkte Tempolimits für LKW und PKW oder nur für LKW verkehrsrechtlich möglich ist. Für die Straßenabschnitte ausserhalb der Ortsdurchfahrten wird eine entsprechende Anfrage an die Kreisverkehrsbehörde gerichtet.
	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung		
B 3	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Geschwindigkeitsbegrenzung und Fußgängerschutz an der B 57 besonders im Bereich der Gaststätte Cohnen und dem Bistro, deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens seit Umsetzung der Umsiedlungsmaßnahmen.	Für die Anordnung eines dauerhaften oder zeitlich begrenzten Tempolimits innerhalb der Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven ist das Ordnungsamt der Stadt Wegberg zuständig. Die Anordnung ist ein Geschäft der laufenden Verwaltung, daher unterliegt sie nicht der

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		Sollte ein Tempolimit nicht aus eigener Entscheidungskraft der Stadt angewiesen werden können, fordere ich die Stadt Wegberg auf, dies auf dem juristischen Weg bei der zuständigen Behörde einzuklagen. Schnellste und kostengünstigste Lärmreduzierung: Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Stadt Wegberg soll die Anordnung juristisch durchsetzen. Innerorts Reduzierung der Geschwindigkeit bis Ende des Kreisverkehrs von 50 km/h auf 30 oder 40 km/h. Hinter dem Kreisverkehr bis zum Ortseingangsschild 50 km/h danach im weiteren Verlauf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Umsetzung des Ortseingangsschildes in Richtung Mönchengladbach, so dass das Wohngebiet „Am Gaskessel“ innerhalb der Ortsdurchfahrt liegt und hier die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert ist.	Entscheidungsbefugnis des Rates bzw. eines Ausschusses. Begründung einer Geschwindigkeitsreduzierung ist unter anderem die Überschreitung der Grenzwerte der RLS 19 bzw. der 16. BImSchVO (Bundesimmissionsschutzverordnung). Dieses Thema wäre eine Einsatzmöglichkeit der weiter oben angeregten Berechnung der Lärmimmissionen nach RLS 19. Maßnahme im Lärmaktionsplan Das Ordnungsamt wird prüfen, ob innerörtlich eine entsprechende Anordnung verkehrsrechtlich möglich ist. Für die Straßenabschnitte ausserhalb der Ortsdurchfahrten wird eine entsprechende Anfrage an die Kreisverkehrsbehörde gerichtet. Nach Vorlage entstprechender Berechnungsergebnisse nach RLS 19 wird die Stadt mit der Kreisverkehrsbehörde die Möglichkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung erneut abstimmen.
B 4	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Errichtung von (ohnein benötigten) Fußgänger- / Fahrradwegquerungen mit Verkehrsinseln, die den Verkehr bremsen. Lärmpegelsenkung tagsüber durch Trennung von Rad- und Fußweg unter Verkleinerung und Verschwenkung der Fahrbahnbreite. Lärmpegelsenkung nachts durch Verschwenkung und Verengung der Fahrbahnen durch Schaffung von zusätzlichen Querungshilfen und/oder Ladestationen für E-Autos. Drempel Rückbau der Straße auf einen dem aktuellen technischen Stand entsprechenden innerörtlichen Charakter (= Entfernung der Leitpfosten und teilweise der Straßenmarkierungen, welche so heute nicht mehr	Die angeregten baulichen Maßnahmen sind nur in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, also dem Landesbetrieb Straßen NRW möglich. Einzelne Maßnahmen können im Rahmen dieses Lärmaktionsplans nicht geprüft und begründet werden. Sie erfolgen in Abwägung der Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einerseits und den Sicherheits- und Lärmschutzansprüchen der Anwohner andererseits. Maßnahme im Lärmaktionsplan Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger zu den vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen.

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		verbaut werden, wie uns von der Polizei im Gespräch bestätigt wurde.). Die Breite der B 57 verringern, mittels Verkehrsinseln und erweiterten Seitenstreifen, Fahrrad- und Fußwegen.	
	Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen		
B 5	Stärkung des öffentlichen Verkehrs	Steigerung des ÖPNV Angebots (beispielsweise Wochenendverkehr von Bussen Richtung Mönchengladbach, Einrichtung eines öffentlichen Shuttles Erkelenz <> Nordpark bei Fußballspielen und anderen Veranstaltungen, ?).	Die Stadt Wegberg gehört zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und wird vom Aachener Verkehrsverbund angefahren. Für die Verbesserung des Bus-Angebotes sind beide Verkehrsverbünde durch die Verwaltung anzusprechen. Maßnahme im Lärmaktionsplan Die Verwaltung wird die angeregte Ergänzung des ÖPNV-Angebotes an die beiden Verkehrsverbünde weiterleiten.
B 6	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fussgänger	Rath-Anhoven: Fußgängerbrücke	Der Bau der angeregten Fußgängerbrücke wäre durch die Stadt Wegberg zu finanzieren, der dazu die Mittel fehlen. Die lärmindernde Wirkung dieser Maßnahme ist voraussichtlich nicht vorhanden oder kaum messbar. Daher erfolgt keine Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans.
	Lärmschutzwände / -wälle		
B 7	(Grüne) Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung	Rath-Anhoven Errichtung von Lärmschutzelementen in Fahrbahnnähe vs. Lärmschutzwänden. (Anbei eine grafische Darstellung zur Verdeutlichung). Errichtung eines Erdwalls (Beispiel am Grenzlandring gegenüber der neuen Feuerwehr). Ich bin definitiv für Lärmschutzwände. Die Stadt kann ja den Fahrradweg dafür nutzen, die Fahrradfahrer über "Am	Lärmschutzwände und -wälle sind durch den Straßenbaulasträger zu errichten, wenn die Grenzwerte der RLS19 überschritten werden, bzw. bei Neubauten und Änderung die Grenzwerte der 16. BImSchVO. Insofern wäre auch hier eine Berechnung nach RLS 19 erforderlich, um den Landesbetrieb Straßen NRW mit den entsprechenden Ergebnissen zum Bau heranzuziehen. Der Landesbetrieb hat in seiner Stellungnahme zu dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplan wie folgt

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		Hof" umleiten und dort stattdessen eine hohe begrünte Lärmschutzwand aufstellen.	Stellung genommen: „ Aktiver Lärmschutz in Form von Wänden oder Wällen ist immer abhängig von den baulichen Gegebenheiten. Häufig sind neben finanziellen Aspekten Grunderwerbsangelegenheiten, Platzbedarf und Grundstückerschließungen die Ursache dafür, dass solche Bauwerke nicht errichtet werden können.“ Werden die Grenzwerte nicht überschritten, ist der Bau von Lärmschutzwänden und -wällen durch die Stadt Wegberg oder durch Private zu finanzieren. Die Ortsdurchfahrt von Rath-Anhoven bietet keinen Platz für den Bau von lärmtechnisch wirksamen Wällen, in Betracht kommen streckenweise Lärmschutzwände. Auch wäre im Einzelfall zu prüfen, welche städtebauliche Wirkung eine Wand oder ein Wall hätte. Zudem muss die Zugänglichkeit der angrenzenden Grundstücke erhalten bleiben. Maßnahme im Lärmaktionsplan Prüfung der Machbarkeit von Lärmschutzwände und -wällen innerhalb der Ortsdurchfahrt unter finanziellen, lärmindernden und städtebaulichen Aspekten für die Bereiche, für die nach Berechnung der Lärmbelastung nach RLS 19 das Erfordernis gegeben ist.
	Sperrung von Verkehrsanlagen		
B 8	Sperrung von Straßen	Bei Heimspielen der Borussia die B57 ab Kreisverkehr Neu-Keyenberg sperren und nur noch die "Anwohner" durchlassen.	Die Sperrung der B 57 ist nur durch die Kreisverkehrsbehörde möglich. Eine Teilspernung nur für den Ziel- und Quellverkehr des Nordparkstadions in Mönchengladbach erfordert darüber hinaus einen erhöhten Kontrollaufwand durch die Polizei.

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		Die überdimensionierten Feldfahrzeuge möchten doch bitte den Schotterweg ein Stück weiter in Richtung Erkelenz benutzen und nicht den direkt am letzten Haus befindlichen Weg Richtung Sportplatz Rath Anhoven. Dies gilt ebenso für die LKW, die den Dünger (Champignon - Aufzuchtsubstrat aus NL) transportieren. Verbot der Einfahrt für die genannten Fahrzeuge mit dem Hinweis der Einfahrt zum Feld "ein Feldweg weiter in Richtung Erkelenz".	Die beschriebene Teilspernung der B 57 müsste mindestens vom Kreisverkehr Neu-Keyenberg bis zum Ortseingang Rheindahlen erfolgen, das sind ca. 5 km. Es erscheint unwahrscheinlich, dass die angeregte veranstaltungsbedingte Teilspernung der B 57 umsetzbar ist. Die Anregung wird an die Kreisverkehrsbehörde weitergeleitet, eine entsprechende Maßnahme wird jedoch nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Widmung der landwirtschaftlichen Wege ist Aufgabe der Stadt. Das Durchfahrtsverbot für einen landwirtschaftlichen Weg bedarf ebenfalls einer Widmungsverfügung. Für landwirtschaftliche Wege wird keine Beschränkung des landwirtschaftlichen Verkehrs vorgesehen.
	Sonstiges		
B 9	Datengrundlage / Gutachten zur Lärmbelastung	Wir regen ein Gutachten an, das die tatsächliche Lärmbelastung ermittelt und darstellt.	siehe A 4
B 10	Ordnungsbehördliche Maßnahme: Kontrolle Geschwindigkeit	Fest installierte Blitzer an den Ortseingängen . Errichtung einer Blitzanlage / Anschaffung eines Blitzanhängers um Geschwindigkeitsverstöße rund um die Uhr ahnden zu können. (Die B57 wird insbesondere Nachts für einzelne Verkehrsteilnehmer zur Rennstrecke. Hier ist es aber auch verständlich, dass betreute Blitzer für einige Extremraser sehr unpassenden Personalaufwand erzeugen.).	siehe A 5
B 11	Straßenraumgestaltung / Baumpflanzungen	Bepflanzung des Grünstreifens (Bäume etc, Büsche etc.)	Bäume, Sträucher und andere Bepflanzungen haben in der Regel keinen messbaren Einfluss auf die Lärmausbreitung. Die Wirkung ist eher in der nicht-

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
			messbaren Wahrnehmung begründet, dass nicht und weniger sichtbarer Verkehr weniger wahrgenommen wird. Die angeregte Bepflanzung wird daher nicht in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans aufgenommen.

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
L	L 3		
	Änderung des Emissionspegels		
L 1	Maßnahmen am Straßenbelag	Erneuerung der Deckschicht als Flüsterasphalt. Einbau von Flüsterasphalt beginnend auf Höhe des Mühlenweihers bis zur Einfahrt "Schrofmühle". Ausbesserung bestehender Schadstellen im Straßenbelag. Angleichung der Kanaldeckel oder Schachtdeckel auf Höhe der Fahrbahn. Behebung der Schäden an vielen Kanaldeckeln, die zu erheblichen Lärmbelästigungen führen Höhenangleichung der Kanaldeckel an die bestehende Fahrbahnoberfläche Kanaldeckel und Gullideckel anheben, damit kein unnötiger Lärm entsteht.	siehe B 1 Die Ausbesserung von Schadstellen obliegt dem Straßenbaulastträger. Er ist nach § 9 Straßen- und Wegegesetz NRW verpflichtet, „die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten“. Die Angleichung und Schadensbehebung an Kanal- und Schachtdeckeln ist Aufgabe der Stadt Wegberg. Maßnahme im Lärmaktionsplan Die Stadt wird die schadhaften Schachtdeckel ersetzen oder Höhenunterschiede der Schachtdeckel zur Fahrbahn korrigieren.
	Zeitliche Beschränkungen		
L 2	Zeitliche Beschränkungen für PKW und LKW	Reduzierung der Geschwindigkeit in der Zeit von 22.00 Uhr am Abend bis 6.00 Uhr morgens.	siehe B 2
	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung		
L 3	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	Umsetzung einer Tempo-30-Zone in Rickelrath. Verringerung der Fahrgeschwindigkeit , Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.	siehe B 3

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		Tempo 30 für die Ortsdurchfahrt Rickelrath Wünschenswert, die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf 30 kmh zu begrenzen. Tempo-30-Zone einrichten, Hinweis auf Waldkindergarten, Schulbushaltestelle und abbremsende LKW vor der Kurve. Einführung einer Tempo 30er Zone von vor (!) der Schrofmühle bis zum Ende der Dülkener Str. zu empfehlen. (aus Richtung Wegberg zur A52). Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet von Rickelrath.. Tempo 30 innerhalb des Ortes Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Bereich Rickelraths bis ins Zentrum von Wegberg auf max. 40 kmh. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h beginnend am Grenzlandring bis zur Ortseinfahrt Rickelrath und umgekehrt (durchgehend von Wegberg bis Rickelrath). Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge sollten max. 30 km/h nicht überschreiten dürfen. Sie sind oft zu breit für die Dimension der Straße.	
L 4	Kreisverkehre und Kreuzungen	Kreisverkehr an der Kirche (Einmündung Richtung Schwaam), statt Kreuzung.	Die Umgestaltung des Verkehrsknotens in einen regelkonformen Kreisverkehr ist nur unter Inanspruchnahme benachbarter privater Flächen möglich. Zuständig ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Grund für eine solche Umgestaltung ist in der Regel die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ein Kreisverkehr ist dann sinnvoll, wenn alle angeschlossenen Äste etwa gleichviel Verkehr aufweisen. Dies ist in Rickelrath nicht der Fall, mit der Folge, dass die Einfahrt in den Kreisverkehr für den aus der Schwaamer Straße kommenden Verkehr deutlich

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
			erschwert würde. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob ein deartiger Umbau tatsächlich lärmmindernde Auswirkungen hätte, denn die Anfahrgeräusche sind bei beiden Knotenpunktformen gegeben. Maßnahme im Lärmaktionsplan Die Anregung für die Umgestaltung des Knotens L 3 / Schwaamer Straße zu einem Kreisverkehr wird an den Landesbetrieb, mit der Bitte um Stellungnahme, weitergeleitet. Das Ergebnis wird dokumentiert.
L 5	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Parktaschen auf der Dülkener Straße, um den Verkehr zu verlangsamen. Zebrastreifen innerhalb des Ortes Rickelrath.	siehe B 4
	Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen		
L 6	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fussgänger	Mehr Raum für Fahrradwege ermöglichen (Markierung auf der Fahrbahn). Sanierung des schlechten Fahrradweges entlang der L3 vom Grenzlandring bis zur Stadtgrenze, um Radfahren attraktiver und sicherer zu machen und dadurch den Modal Split von PKW zu Fahrradverkehr zu verschieben.	siehe B 4
L 7	Fahrverbote und Umleitungen für Lkw und Schwerlastverkehr	Umleitung des LKW-Verkehrs um Rickelrath. (Zeitliche) Beschränkung für LKW-Verkehr: LKW-Fahrverbot zwischen 22:00Uhr und 06:00Uhr. Prüfung von zeitlich beschränkten Durchfahrtsperren für Lastwagen. Zeitliche Eingrenzung des Schwerlasttransportes. Schwerlastverkehr aus Rickelrath soweit wie möglich heraushalten. Nachtfahrverbot zwischen 22 und 7 Uhr für LKW und Schwerlastfahrzeuge.	siehe B 2

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		Wünschenswert, den Schwerlastverkehr / die überbreiten Fahrzeuge über andere Straßen zu lenken. Besondere Lärmbelästigung durch Lohnunternehmer (Erntezeit), Geschwindigkeitsbegrenzung für diese Fahrzeuge und Beschränkung der Ortsdurchfahrt bis 22.00 Uhr Auch L3 mit einer Mautmess-Station ausstatten, um den Mehrverkehr zu reduzieren. Sonstige Maßnahmen: Die B221 ist auf dem Teilstück zwischen Niederkrüchten und Wassenberg LKW-mautpflichtig. Dies führt zu einer Verlagerung des LKW-Verkehrs auf andere Straßen. Mautgebühr auf der B 221 führt dazu, dass viele LKW durch Rickelrath fahren, um zum ehemaligen Flugplatz nach Wildenrath zu kommen.	Laut Autobahnmautgesetz ist eine Ausdehnung der Mautpflicht auf Landesstraßen nicht vorgesehen und damit nicht zulässig.
L 8	Fahrverbote und Umleitungen für Motorräder	Dülkener Straße an Wochenenden von Freitagmittag bis Montagvormittag für Motorräder jeglicher Art komplett sperren. Ortsdurchfahrt an Sonn- und Feiertagen für Motorräder sperren.	siehe B 2
	Lärmschutzwände / -wälle		
L 9	(Grüne) Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung	Prüfung des Aufbaus einer Schallschutzwand beginnend auf Höhe des Mühlenweihers bis zur Einfahrt "Schrofmühle".	siehe B 7 Für Rickelrath muss neben den unter B 7 genannten Aspekten auch noch der Denkmalschutz beachtet werden. Auch ein Eingriff in die Angerflächen ist kaum denkbar. Dennoch wird die Prüfung der Machbarkeit wie unter B 7 in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Maßnahme im Lärmaktionsplan

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
			Prüfung der Machbarkeit innerhalb der Ortsdurchfahrt unter finanziellen, lärmmindernden, städtebaulichen und denkmalschützenden Aspekten für die Bereiche, für die nach Berechnung der Lärmbelastung nach RLS 19 das Erfordernis gegeben ist.
	Schalldämmung an Gebäuden		
L 10	Schallschutzfenster	Prüfung des Einbaus von Schallschutzfenstern am Gebäude Schrofsmühle 2	Eine mögliche Verpflichtung zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes ergibt sich aus den Ergebnissen der Verkehrslärmberechnung nach RLS 19. Der Landesbetrieb stellt in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans fest: „Passive Schallschutzmaßnahmen müssen vom Grundstückseigentümer beim Landesbetrieb beantragt werden“. Maßnahme im Lärmaktionsplan Nach Berechnung der Lärmwerte nach RLS 19 werden die Ergebnisse auf Nachfrage zur Verfügung gestellt, um den entsprechenden Antrag beim Landesbetrieb Straßen NRW mit Grundlagendaten zu unterstützen.
	Neue Infrastruktur		
L 11	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken	Umgehungsstraße Rickelrath	Für eine Umgehungsstraße für Rickelrath ist das Land zuständig. Grundlage sind unter anderem die Lärmbelastung und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Eine Umgehungsstraße ist bei DTV-Werten unterhalb von 10.000 Fahrzeugen am Tag sehr unwahrscheinlich. Daher wird keine entsprechende Maßnahme in dem Lärmaktionsplan übernommen.

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
L 12	Neubau von Tunneln	Bau eines Tunnels von ca. 1.800 m Länge um den Durchgangsverkehr aufzunehmen (siehe Kartenausschnitt). Finanzierung über Crowdfunding, Mautpflicht, Stiftung, Mitteln des Landes NRW, des Bundes, der EU, neuer „Tunnel-Steuer“ der Kommune oder Mischformen des Vorgenannten	Für den vorgeschlagenen Tunnelbau wäre ebenfalls das Land zuständig. Mit den aus der Lärmaktionsplanung vorliegenden Belastungszahlen erscheint es sehr unwahrscheinlich, dass der Bau eines Tunnels durch das Land in Betracht gezogen würde, da die Kosten erheblich über den Kosten des Straßenbaus liegen. Insofern wird diese Anregung nicht in den Lärmaktionsplan übernommen.
	Sonstiges		
L 13	Ordnungsbehördliche Maßnahme: Kontrolle Geschwindigkeit	Zur gewünschten Geschwindigkeitsbegrenzung wären wohl auch regelmäßige Kontrollen hilfreich. Fest installierte Geschwindigkeitsmessung (Blitzer).	siehe A 5
L 14	Verkehrsmanagement: Umleitung des Verkehrs zur Entlastung der L 3	Rückbau des Autobahnanschlusses „Hehler“ der A52 (Hostert) um den Verkehr über die alternativen Autobahnanschlüsse und die dort anschließenden Bundesstraßen zu lenken.	Der Rückbau des Autobahnanschlusses ist eine Maßnahme des Bundes. Der Anschluss Hostert ist kein Vollanschluss an die A 52, möglich ist die Auffahrt in Richtung MG und die Abfahrt aus Richtung MG. Bei Entfall dieses Teilanschlusses wird es voraussichtlich zu Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrt MG-Hardt und der Ortsdurchfahrten an der L 1276 von Niederkrüchten in Richtung Wegberg kommen. Mit den vorhandenen Daten ist nicht abschätzbar, wieviel Verkehr durch die Maßnahme tatsächlich aus Rickelrath herausgehalten werden kann. Geichzeitig dient der Anschluss als kürzeste und schnelle Anbindung in Richtung Düsseldorf und hilft dabei Verkehre durch mehrere Ortschaften zu vermeiden. Die Schließung des Teilanschlusses erscheint unwahrscheinlich. Sie wird nicht in dem Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans aufgenommen.

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
	L 127		
	Änderung des Emissionspegels		
L 15	Maßnahmen am Straßenbelag	Zwischen Grenzlandring und B57 einen lärmindernden Belag (Flüsterasphalt). Aufbringung eines lärmindernden Fahrbahnbelages. Installation von Flüsterasphalt auf der L127 (Am alten Schlagbaum / vom Grenzlandring bis zur Kreuzung B 57). Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie z.B. Aufbringen von s.g. Flüsterasphalt. Laufende Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche.	siehe B 1 siehe L 1
	Zeitliche Beschränkungen		
L 16	Zeitliche Beschränkungen für PKW und LKW	Zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung nachts, an Wochenenden und Feiertagen.	siehe B 8
	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung		
L 17	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit	In den Ortslagen Moorshoven und Kipshoven eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h. Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h. Reduzierung der Geschwindigkeit und Überholverbot auf der L127 bei der Einfahrt in die Straße Am Vogelsang. Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h Aufstellung von Geschwindigkeitsanzeigetafeln	siehe B 3
L 18	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie z.B. Versätze (Verschwenkungen in der Straßenführung),	siehe B 4

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
		Querschnittseinengungen, Aufpflasterungen, Quersperren im Straßenquerschnitt oder Schwellen. Vor Hotel: Verkehrsberuhigung z.B. in Form von zu umfahrenden Inseln oder Schwellen.	
	Lärmschutzwände / -wälle		
L 19	(Grüne) Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung	Lärmschutzwand (L127 Richtung Mönchengladbach und Rheydt) Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen.	siehe B 7

	Kategorie / Maßnahmenart	Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung	Abwägung / Stellungnahme der Verwaltung
	Anregungen, die nicht in den Untersuchungsbereich des Lärmaktionsplans gehören		
N 1	Anfragen im Rahmen der Stellungnahmen	Anfrage nach konkreten Lärmbelastungszahlen für ein Grundstück, Anfrage nach Luftbelastungen, Anfrage nach Auswirkungen konkreter Planungen (Gewerbegebiet Rheindahlen, Erweiterung Gewerbegebiet Rath-Anhoven, Erweiterung eines Gastronomiebetriebes).	Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich ausschließlich mit den Lärmbelastungen für bestimmte Lärmquellen. Die in der Stellungnahme formulierten Fragen nach Auswirkungen konkreter Projekte einerseits und nach lufthygienischen Parametern andererseits sind im Rahmen des Lärmaktionsplan nicht zu beantworten. Für die konkreten Planungen wird auf die entsprechenden Bauleitplanverfahren mit den dort veröffentlichten Umweltberichten und Gutachten verwiesen. Lufthygienische Werte werden, soweit vorhanden, vom Land z. B. unter https://www.uvo.nrw.de veröffentlicht.
N 2	Prämienstraße und Grenzlandring (L400) zwischen Holtum und Uevikoven): Ordnungsbehördliche Maßnahme: Kontrolle Geschwindigkeit	Kontrollen und konsequente Maßnahmen (KFZ still legen, empfindliche Geldstrafen).	Dieser Straßenabschnitt ist nicht Teil des Lärmaktionsplanes.

Ergebnisse Beteiligung der Öffentlichkeit, Phase 2
vom 15.04.2024 bis zum 03.05.2024

Es gingen keine Stellungnahmen ein.